

sfaturi practice

1) Uneori, faza lungă, sau faza scurtă, la unul dintre faruri nu mai funcționează. Se acuză, în aceste cazuri, defectarea becului. Dar, de nenumărate ori, cauza defectiunii constă în oxidarea capetelor de la rezistențele de protecție ale circuitelor electrice. Prin curățarea rezistenței respective, sau numai prin rotirea corpului ceramic între lamelele de fixare, se înlătură stratul de oxid și becul va funcționa.

2) În cazul când lagărele axei cu came — la autoturismele ce nu au bușe în aceste locuri — s-au deformat și, deci, axa cu came «bate», reparația se poate executa, cu bune rezultate, confecționând lagăre din material pentru cuzineți de bielă sau palier. Lagărele din material de cuzineți sînt mai rezistente și înlocuirea lor se poate face relativ rapid, față de repararea lagărelor prin alezare și încărcarea prin sudură a porțiunilor respective din axa cu came.

3) Înlocuirea placheților de frînă uzați, cu unii noi, implică împingerea, în cilindri, a pistonului. Odată cu această manevră, noroiul ca și alte impurități adunate pe capul pistonului de frînă, vor pătrunde în cilindru, provocînd mici rupturi ale garniturii din cauciuc. De aceea, înainte de presarea pistonului în cilindru, se va spăla cu lichid de frînă partea din piston acoperită cu impurități. A-

ceastă operație înlesnește, de altfel, introducerea pistonului în cilindru.

4) Cînd se circulă iarna, cu Dacia 1300 în condiții de umiditate atmosferică crescută, sau cînd calitatea benzinei favorizează givrarea carburatorului, acest fenomen poate fi prevenit prin practicarea, în capacul cu fluturi al filtrului de aer, a 3—4 orificii cu diametrul de 6 mm. Aceste orificii permit aspirația aerului mai cald dinapoia galeriei de evacuare.

5) Montarea unei oglinzi retrovizoare, din cele care se fixează pe rama geamului ușii conducătorilor auto, este utilă, întrucît evită practicarea de orificii în panoul din tablă și poate fi demontată lesne, în caz de nevoie. Dar poziția de montaj trebuie stabilită cît mai sus posibil, întrucît, altfel, apare un unghi «mort» la virajele spre stînga, conducătorul auto neputînd vedea o groapă sau alt obstacol, aflat imediat «după colț».

6) Cei care demontează singuri biebele motorului trebuie să facă un mic semn, cu pila, pe capacul acestora, reper care să indice lăcașul capacului respectiv. Înterschimbarea capacelor de bielă conduce la griparea lagărelor, întrucît fiecare dintre biebele este uzinată cu capacul său, diametrul întregului lagăr modificîndu-se prin înlocuirea, chiar cu un alt capac, original, a celui existent la demontare. De aceea, unele autoturisme au ștanțată pe capac și bielă, numărul cilindrului respectiv.

7) În general, schimbarea treptelor cutiei de viteze, după un drum lung, se face cu un efort suplimentar. Explicațiile sînt, pe de-o parte, dilatățile termice ale pieselor, pe de altă parte, scăderea vîscozității lubrifiantului, fapt ce implică diminuarea proprietăților de ungere. De aceea, cînd levierul pentru schimbarea vitezelor

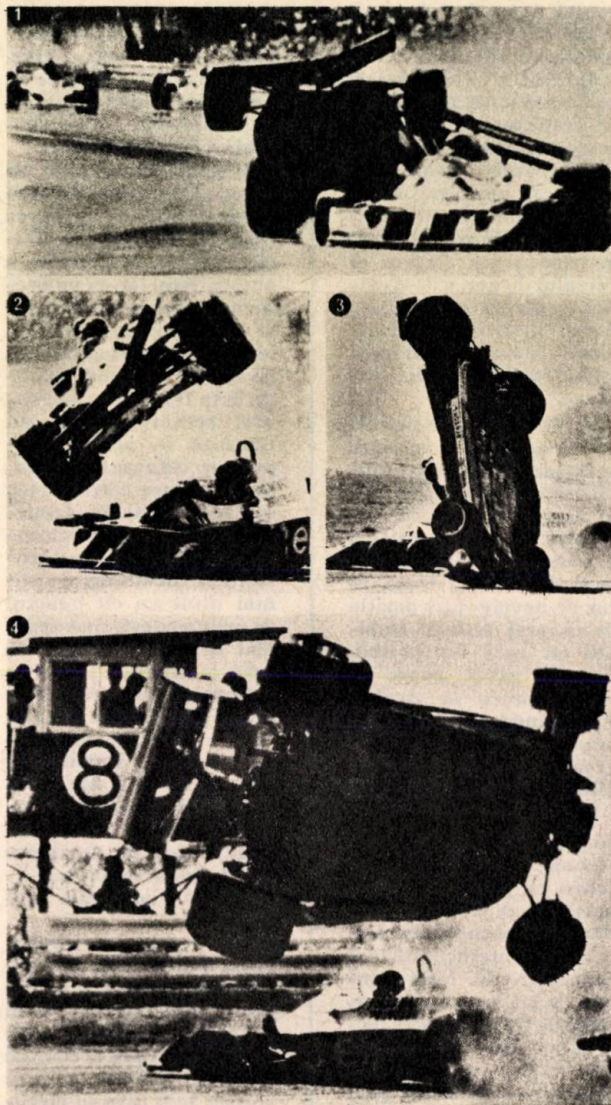
devine «rebel», este bine să se lase o pauză între două trepte consecutive, astfel, încît sincroanele să poată frîna pinioanele ce se cuplează, înlesnind schimbarea vitezelor.

8) Remorcarea unui alt autoturism, prin legarea barei rigide de traversa (puntea) din spate a Daciei 1300 și, în general, a autoturismelor cu un asemenea sistem constructiv al punții posterioare, poate conduce la modificarea geometriei roților. Explicația: la frînări, autoturismul remorcat, care nu frînează în același moment cu cel care tractează, apasă puntea către partea din față a mașinii. Lonjeroanele laterale, destinate prinderii punții de caroserie, se încovoie, cu atît mai mult cu cît punctul de prindere este mai apropiat de roată, situație în care momentul forței ce acționează asupra sistemului de prindere central, este mai mare și deci, brațul sau «triunghiul» central, va ceda mai ușor, deformîndu-se, odată cu lonjeronul lateral. Evident, viteza de deplasare ca și frînarea bruscă, agravează condițiile remorcării.

9) Este bine ca întrerupătorul pentru proiectoarele suplimentare să fie dintre cele construite în vederea punerii în funcțiune a ștergătoarelor de parbriz, întrucît acestea rezistă mai bine în circuitul unui consumator puternic.

10) Nu este indicată repararea prin sudură a brațelor de suspensie. În timpul sudurii temperatura ridicată modifică structura materialului, diminuîndu-i rezistența. Totodată, încălzirea și răciră imediată poate modifica forma acestor piese de care depinde geometria roților și uneori viața ocupanților autoturismului. Deci: înlocuirea piesei și nu sudarea ei.

AL. SOLOMONESCU



Japonia, circuitul Fuji, ultima etapă a campionatului lumii al conducătorilor de F1, ediția 1977. Hunt obține o victorie netă. Laffite, are o pană de benzină în ultimul tur și pierde locul doi. Depailler se îndreaptă spre linia de sosire și... accidentul spectaculos al lui Mario Andretti și al «neofitului» Gilles Villeneuve. Piloții au scăpat, miraculos, nevătămați. Iată, în fotografii, secvența completă a locului și modului cum s-a produs accidentul.

După ce a pierdut complet eficacitatea frinelor, Villeneuve escaladează Tyrrell-ul lui Peterson. 2. În timp ce Peterson încearcă să corijeze traiectoria mașinii lui, Ferrariul lui Villeneuve trece pe de-asupra Tyrrell-ului și cade violent pe față (3). 4. Mașina își reia zborul și se zdrobește de barierele de protecție. A urmat, după cum se știe, o anchetă. Ferrariul a fost reținut pentru cercetări, în ciuda protestelor firmei, care dorea să nu i se cunoască un secret de fabricație, falmoasa cutie de viteze transversală. Expertiza n-a arătat nimic pozitiv și mașina a fost restituită proprietarului.

MITSUBISHI COLT SIGMA 2000 GLX. Berlină cu 4 uși, 5 locuri, greutatea proprie de 1060 kg. Motorul are 4 cilindri în linie, 1995 cmc (84×90 mm), raport de compresie 8,8 : 1. Puterea maximă este de 105 CP (SAE) la 5700 rot/min. Puterea specifică este de 52,6 CP/l, iar cuplul maxim, de 16,2 kgfm la 3800 rot/min. Viteza maximă: 175 km/h, consumul, între 10—15 l/100 km, în funcție de viteză de exploatare.



SAAB TURBO. Motor 4 cilindri în linie, alezaj-cursă 90×78 mm, 1985 cmc raport de compresie 7,2 : 1 145 CP (DIN) (106,5 kW) la 5000 rot/min, cuplu maxim 24 mkg la 3000 rot/min, injecție de benzină, supraalimentare cu turbocompresor acționat cu gazele de eșapament, cutie de viteze cu 4 trepte, servo-frină, lungime 4,53 m, lățime 1,69 m, înălțime 1,44 m, garda la sol 17,5 cm, greutate proprie 1190 kg.



LANCIA GAMMA SPIDER. Coupe cu 2 uși, 5 locuri, iar greutatea proprie de 1270 kg. Motorul are 4 cilindri orizontali opuși (102×76 mm), 2484 cmc, raport de compresie 9 : 1. Puterea maximă este de 140 CP la 5400 rot/min; cuplul maxim 21,2 kgfm la 3000 rot/min. Viteza maximă peste 195 km/h. Accelerarea de la 0—100 km/h în 10 secunde. Consum 9,6 l/100 km.



W. MITCHELL - UN CREATOR DE FORME DE AUTOMOBILE

William L. Mitchell este incontestabil unul din marii creatori de caroserii ai epocii noastre. Deși poate nu s-a ridicat la nivelul marelui Raymond Loewy, care și-a văzut celebra caroserie de Lincoln Continental 1940 expusă în muzeul de artă modernă, totuși amintim că W. Mitchell a condus proiecte de caroserii care s-au multiplicat în peste 60 de milioane de exemplare.

Stilul său se înscrie pe linia tradițională a «stilismului» născut în 1929, în urma crizei economice, în timpul căreia industria nord-americană a căutat soluții de plasare pe piață a unui surplus de produse, ocupându-se, mai mult ca de obicei, de «cosmetica» produselor spre a le face atrăgătoare, «apetisante». Cu toate aspectele negative pe plan funcțional, stilistii au reușit să transforme multe obiecte industriale, au asigurat o elasticizare a formei pe care au eliberat-o de aservirea față de imperativul funcționalității.

Anumite transformări stilistice merg în pas cu unele transformări simbolice, valoarea simbolică a unei funcții fiind capabilă să provoace

schimbarea liniei constructive (adoptarea forme aerodinamice, de exemplu, chiar pentru automobilele lente sau, dimpotrivă, adoptarea forme rectilinii pentru automobilele destinate a se deplasa cu viteze mari).

Meritul lui W. Mitchell este că a modificat, întrucâtva, tradiția stilismului american și a împrumutat idei inovatoare europene, dar s-a declarat ostil caroseriilor exhibiționiste. El afirmă posibilitatea cercetării științifice de a oferi o mai bună cunoaștere a caroseriei, prin studierea atentă a aerodinamicii și, pe această cale, întrevede dispariția caroseriilor așa-zise «egiptene», cu forme unghiulare, pe care mulți le admiră azi. Mai crede în standardizarea totală a producției de automobile, respectiv în faptul că mașina care are «față» frumoasă, aceasta va fi admirată de toată lumea — indiferent dacă va fi privită la Tokio, Toledo sau Toulouse.

Stilul său, uneori plin de acuratețe (Sting-Ray) sau sofisticat (Shark) a influențat în mod pozitiv cererea pieței nord-americane pentru produse cu calități estetice superioare.

DE-ALE AUTOMOBILULUI

● Un automobilist s-a rălăcit pe niște drumuri necunoscute, pe o ceață bună de tăiat cu cuțitul. Timp de două ore se tot învârteste, fără să vadă vreo placă indicatoare. Deodată, distinge niște litere pe un panou.

— În sfârșit! Și spune el. O să aflu unde sînt.

Coboară din mașină, se apropie de panou și citește: «Vopsit proaspăt».

* * *

● Conversație în doi, într-o mașină, la o parcare:

— Iubita mea, trebuie să-ți fac o mărturisire.

— Nu-mi face emoții, iubitule!

— Trebuie să-ți spun, iubita mea... trebuie să-ți spun că sînt căsătorit.

— Ofi! Slavă domnului?... Am tras o spaimă!... Am crezut că mașina e furată.

* * *

● Într-o noapte, un întîrziat la bodegă oprește pe un trecător și, cu voce destul de tare, îi spune că nu mai știe unde și-a parcat automobilul.

— Du-te acasă cu autobuzul, îl sfătuiește pietonul.

— Nu mai spune, se plînge bețivul. Dar autobuzul nu intră în garajul meu.

● La volan se află o tină care a primit de curînd carnetul de conducere auto. Alături de ea, se află soțul.

— Ingrozitori sînt pietonii aștia! bombăne tinăra șoferiță. Numai prin mijlocul drumului merg.

— Te rog, dragă, răspunde timid soțul, încearcă și tu să cobori mașina de pe trotuar...

H. LEREA



1. Model de caroserie din seria La Salle — CADILLAC din 1938. Se remarcă o stilizare cu forme foarte studiate, cu preocupări de funcționalitate pe plan secundar, însă cu intenția de accentuare a factorului monumental. Autorul acestei caroserii, W. Mitchell, este indiscutabil un bun mînuitor al proporțiilor și stăpîn pe mijloace de expresie formală.



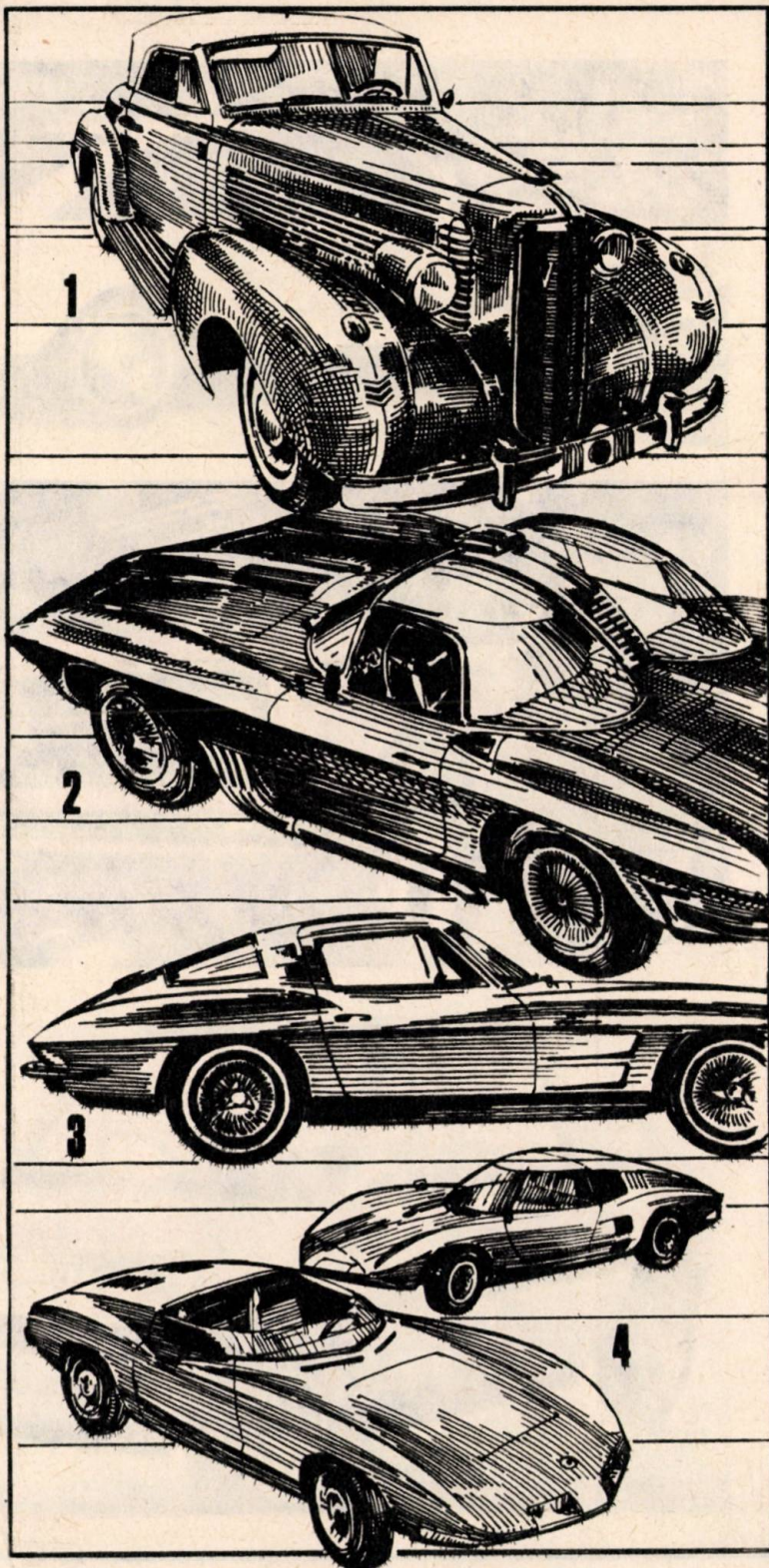
2. Model de caroserie sportivă pentru un coupe de două locuri, intitulat SHARK la care preocuparea de forme expresive grafic este evidentă. Modelul a rămas în fază de prototip.

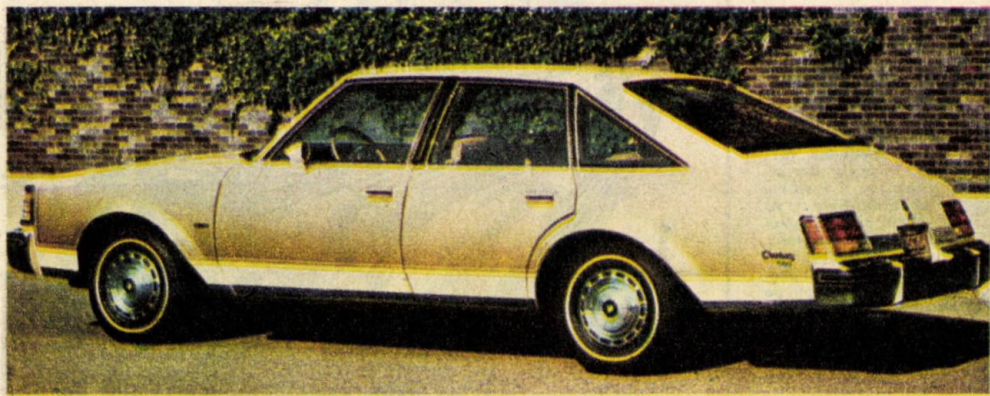


3. Anul 1963 cunoaște o vedetă a producției de caroserie sportivă — CORVETTE STING RAY — al cărei autor, același W. Mitchell, se dovedește consecvent în expresivitate formală. Este epoca în care plac caroseriile pline de detalii, mai mult sau mai puțin utile.



4. Modelul sportiv CHEVROLET CORVAIR, prezentat în două variante, dovedește mai multă acuratețe, influența europeană fiind evidentă. Amplasarea motorului la spate s-a dovedit mai puțin inspirată, la o capacitate cilindrică relativ mare, astfel că modelele n-au avut succesul comercial scontat.





BUICK CENTURY SEDAN PLAINBACK. Berlină cu 4 uși, 6 locuri, avînd greutatea proprie de aproximativ 1600 kg. Motorul are 8 cilindri în V, la 90° (94,89 × 88,39 mm), 5001 cmc, raport de compresie 8,2 : 1, fapt ce permite utilizarea benzinei cu CO 90, puterea maximă fiind de 147 CP (SAE) la 3800 rot/min. Puterea specifică este de aproximativ 29 CP/l. Cuplul maxim: 33,9 kgfm la 2400 rot/min. Viteza maximă 175 km/h, iar consumul, de circa 15 l/100 km.



ZASTAVA 101 SUPER. Autoturism derivat din modelul Zastava 1300, la al cărui motor s-au modificat diagrama de distribuție, raportul de compresie și carburatorul. Motorul de 4 cilindri în linie, plasat transversal, are cilindrul de 1295 cmc și dezvoltă 65 CP (DIN) la 6000 rot/min. Cuplul maxim este de 9,6 kgfm la 3500 rot/min. Viteza maximă este de aproximativ 150 km/h.



FIAT ELECTRIC. Concerul Fiat, în colaborare cu carosierul italian Pininfarina, a produs prototipul unui autoturism acționat cu motor electric. Noutatea constă nu atât în sistemul de propulsie, care nu aduce nimic nou, ci în linia elegantă și totodată cu caracter utilitar a caroseriei. Partea frontală se încadrează în formatul numit «pontoon», avînd o bară antișoc din material plastic. Partea superioară a «pontoonului» este tot din material plastic, avînd înglobate farurile și semnalizatoarele de direcție. Suprafața vitrată mare permite șoferului manevre corecte, în circulație intensă.

MAȘINA SE NUMEȘTE DACIA, IAR PILOTUL... DACIAN



O siluetă filiformă, un cap de adolescent, un mers parcă nesigur. Acestea sînt «datele» exterioare ale pilotului clujean Dacian Banca, intrat abia de trei-patru ani în peisajul curselor noastre de automobile. Văzîndu-l pentru prima dată și gîndindu-te la titlul unui film, îți vine să spui: «Prea mic pentru un sport atît de mare!» Însă cuvintele rămîn nerostite, pentru că Dacian este relativ mic numai ca vîrstă (s-a născut la 18 martie 1953), dar nu și ca talent.

L-am întrebat: «Cine te-a adus aici, în această lume bărbătească și dură? Talentul sau pasiunea?» A răspuns: «În primul rînd pasiunea pentru volan, pe care mi-a insuflat-o tatăl meu, fost șofer profesionist. Talentul e un lucru abstract, care trebuie dovedit în timp».

Ce-a dovedit Banca pînă acum, în cele cîteva sezoane de curse? Că «scînteia» talentului nu-i lipsește, așa după cum nu-i lipsesc voința și curajul.

A participat la prima sa competiție (Raliul castanilor) în octombrie 1974, în echipaj cu Marius Moldovan, pe un Fiat 850 și a terminat pe locul trei la clasă. În anul următor, se înscrie în alte două competiții importante: Raliul Olt și Raliul castanilor, în echipaj cu Laurențiu Borbely și apoi cu Mihai Mureșan. Sosește din nou pe locuri fruntașe. «Am vrut să alerg alături de Lőry-baci (ca vîrstă, Borbely ar putea să-i fie tată), pentru a învăța cîte ceva de la el, iar pe Mureșan mi l-am ales coechipier deoarece sînt convins că este unul din cei mai buni piloți din tînăra generație».

Mărturisirea este interesantă: Dacian știe să-și prețuiască tovarășii de sport, să le recunoască meritele, să învețe de la ei.

În 1976 a alergat la coastă și în circuite, tot pentru a învăța, iar cu un an mai tîrziu s-a angajat hotărît în campionatul de raliuri. Ca navigator

și-a ales-o pe Lucia Avram și, împreună cu ea, a debutat cu o victorie: primul loc la clasă în Raliul zăpezii, cu o mașină Dacia 1300 de grupa 1. Au urmat alte cinci competiții rutiere de amploare, în care s-a aflat mereu printre frunțași. La sfârșitul sezonului a devenit vice-campion național. «M-a bucurat enorm acest rezultat, spune Dacian cu emoție, cu atât mai mult cu cât câștigătorul titlului și deci adversarul meu direct n-a fost altul decât Eugen Ionescu-Cristea».

Cînd scriem aceste rînduri, Dacian Banca este membru al echipei I.A.P.-Dacia (ceea ce echivalează cu o nouă recunoaștere a talentului său) și n-a apucat să participe decît la două întreceri din calendarul competițional al anului 1978: Raliul zăpezii și cursa de coastă de la Păltiniș. Două întreceri și tot atîtea locuri doi la clasă (Dacia 1300, grupa 1), de fiecare dată în urma lui Ludovic Balint.

După Ionescu-Cristea, brașoveanul Balint este un alt adversar redutabil cu care Banca trebuie să se confrunte. Treptele afirmării sînt abrupte și Dacian recunoaște acest lucru: «Nu-mi va fi ușor să trec de Balint. Este un alergător valoros, care greșește foarte rar».

La Păltiniș, Banca a sosit la numai șase zecimi după adversarul său. Lui Balint nu-i venea să creadă și la juriu a parvenit o contestație (semnată de Mircea Popescu), în care se cerea verificarea mașinii lui Banca. Verificarea s-a făcut și clujeanul a ieșit «curat».

Cu o lună și ceva mai înainte, în Raliul zăpezii,

Dacian a pierdut pe drum toba de eșapament și din nou a fost contestat. Drept urmare, juriul l-a exclus din clasament. Mai tîrziu, s-a ajuns la concluzia că oficialii au greșit și că Banca trebuie «reabilitat». Ceea ce s-a și făcut printr-o hotărîre a biroului federal. Dacian comentează astfel întîmplarea: «Înainte de a interveni federația, dreptatea mi-a făcut-o Doru Gîndu. După festivitatea de premiere de la Brașov, Doru a venit la mine și mi-a dat cupa ce-o primise el prin descalificarea mea».

Unii se împacă greu cu succesele lui Banca. Ei spun: «Nu se poate, mașina puștiului e trucață, pare prea puternică».

Într-adevăr, Dacian dispune, de fiecare dată, de cîțiva cai în plus, obținuți însă nu prin trucarea motorului, ci printr-o metodă (dacă putem să-i spunem așa) mult mai simplă și mai la îndemînă: el nu cîntărește decît 56 de kilograme. «Am fost de mic, zice Banca, un copil debil, cu lipsă acută de calciu în organism. Am avut cel puțin șapte fracturi de oase, intervenite din senin. Nimeni nu credea pe atunci că voi putea face vreodată eforturi fizice, că voi fi capabil să mă dedic sportului».

Și iată-l acum pe copilul firav de altădată — sportiv de performanță, pilot de curse, «ralist» de valoare, tînr care cochetează cu victoriile. Iar aceste victorii nu sînt, la urma urmei, decît izbînzii asupra propriei sale ființe și asupra unei boli ce părea să-l țină pentru totdeauna departe de bucuriile vieții.

Dumitru LAZĂR

ORDINATOR ȘI PROGRAMATOR DE VITEZE

Noua versiune a modelului **Simca Horizon «SX»** are în dotare un **ordinat**or de bord care memorizează și selecționează la comandă un număr de informații care permit conducătorului să cunoască timpul scurs de cînd a plecat în cursă, distanța parcursă, viteza medie orară, ținînd cont de opriri, consumul total de carburant și consumul la 100 km/h.

Un alt echipament este **programator**ul de viteze care menține automat viteza selecționată de conducător, fără nici o intervenție pe accelerator. Programatorul lasă liber conducătorul, ca-

re nu mai trebuie să supravegheze permanent controlul de viteze, deci să nu depă-

șearcă limita de viteză legală. După frînare sau accelerare, vehiculul își reia auto-

mat viteza inițială pe care a memorat-o. Constructorul acestui dispozitiv afirmă

că asigură o economie de carburant, datorită suprimării acce-





UN PILOT, O MAȘINĂ, O PROFESIUNE DE CREDINȚĂ

Cluj-Napoca, duminică 17 iulie 1977, a patra etapă a campionatului republican de viteză pe circuit. Într-o cronică despre această cursă, publicată la vremea respectivă în revista «Autoturism», se scria: «Nicu Grigoraș a câștigat primul loc în clasamentul general, cu o mașină Dacia 1300 gr. 2. Sintem pentru a doua oară — de când se aleargă cu mașini românești — în fața unei victorii în clasamentul general, obținută cu un autoturism Dacia 1300... Mașina lui Grigoraș este pregătită de acest pilot în strînsă colaborare cu colegul său, Andrei Bellu. Ținem să subliniem acest lucru pentru că autoturismul respectiv este excelent pus la punct, ceea ce ne face să credem că prin el mașinile de concurs de la Pitești au depășit faza empirismului, intrînd în aceea a prestațiilor serioase și calificate...»

De atunci a trecut mai bine de un an, timp în care simplele impresii ale începutului au devenit certitudini: inginerul Nicu Grigoraș a câștigat

titlul de campion republican, iar mașina Dacia 1300 gr. 2, pregătită de el și de Bellu, a fost de mai multe ori cea mai rapidă mașină a zilei, dovedind o remarcabilă rezistență și excelente performanțe tehnice. De fapt, în ce constă «secretul» acestei mașini, cum a apărut ea pe lume? Să-i dăm cuvîntul lui Nicu Grigoraș: «Conducerea uzinei și a institutului în care lucrăm ne-a pus la dispoziție un autoturism de serie. Am început să-l pregătim pentru grupa 2, eu ocupîndu-mă de motor, iar Andrei de celelalte părți componente. De ce am împărțit astfel sarcinile? Pentru că chiar în acest mod lucrăm și în producție: eu fac cercetări în domeniul motoarelor, iar Bellu studiază problemele legate de caroserii, suspensii etc. Directorul nostru ne-a spus că ne pune la dispoziție mașina, dar cu o condiție: să onorăm cartea de vizită a întreprinderii și institutului, obținînd rezultate bune și prezentînd pe parcurs soluții tehnice noi, care să aibă aplicabilitate în producția curentă.»

Pînă la această oră, toată lumea este de acord că Nicu Grigoraș și colegul său s-au achitat de misiunea încredințată. Grigoraș trece — chiar și în ochii celor mai înverșunați adversari ai săi — drept un talentat tehnician și un pilot dintre cei mai buni. De altfel, numele său s-a impus în competițiile automobilistice cu o rapiditate uimitoare: el a devenit campion național după numai un an de activitate competițională serioasă (1977).

«Am alergat și în 1976, spune Grigoraș, dar într-un concurs de îndeminare, apoi într-o întrecere de coastă (la categoria debutanți) și pe urmă ca navigator în cîteva rallyuri, alături de Bellu și de alți piloți din echipa Dacia».

Scrîind despre pilotul Grigoraș, nu poți să nu scrii despre mașina sa și despre colegul său de muncă și de sport, Andrei Bellu. Coincidența face ca cei doi ingineri de la I.A.P. să fie născuți în același an (1948), în aceeași lună (septembrie) și să fi absolvit aceeași facultate (de mecanică), însă Bellu la Politehnica din București și Grigoraș la cea din Iași. Iar dacă mergem mai departe cu coincidențele, ar trebui să spunem că Nicu are și el un băiat, ca și Bellu, născut în februarie 1977.

Ce-i deosebește, totuși, pe cei doi alergători? Bellu se distinge printr-un pilotaj mai artistic, prin viraje mai atent «desenate», în timp ce Grigoraș este un alergător impetuos, care cere de la mașină totul sau nimic. În mai 1978, în timpul cursei de la Brăila, într-un grup de spectatori avizați, s-a putut auzi următoarea remarcă: «Trage și Andrei de mașină, dar Nicu scoate din ea pînă și ultima picătură de putere. Știe el bine ce are sub capotă și de aceea își permite acest lux». Iar după cursă, am reținut precizarea lui Grigoraș: «O serie de obiective tehnice pe care ni le-am propus au fost îndeplinite. Acum ne interesează rezistența motorului, a mașinii în general. Pentru noi, ca specialiști, cursele reprezintă un sever banc de probă, un prilej de a ne îmbogăți experiența profesională.»

O profesiune de credință, veche cît istoria curselor de automobile, dar de această dată onorată și prin realizări concrete.

D. LAZĂR



AUSTIN ALLEGRO SPECIAL L.E. Berlină cu 4 uși, 5 locuri, în greutate de 870 kg. Motorul are 4 cilindri în linie, 1485 cmc (76,2×81,28 mm), raportul de compresie fiind de 9 : 1. Puterea maximă este de 69 CP (DIN) la 5500 rot/min. Puterea specifică: 47,3 CP/l. Cuplul maxim: 11,1 kgfm la 2900 rot/min. Viteza maximă 148 km/h. Accelerația de la 0—100 km/h în 15,4 secunde. Consum: 8,8 l/100 km.

ALFA ROMEO GIULIETTA. Berlină, echipată cu motoare de 1,35 l, sau de 1,6 l; 5 locuri. Greutatea proprie 1070 kg, iar greutatea maximă admisă, de 1470 kg. Câteva elemente caracteristice: motorul are 2 arbori cu came în cap, cutia de viteze este plasată în spate, făcând bloc comun cu diferențialul, puntea din spate de tipul De Dion.

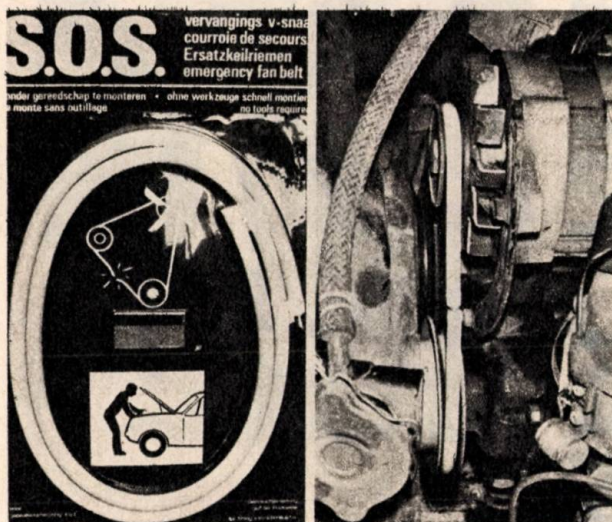
Motorul de 1,35 l: 4 cilindri în linie (80×67,5 mm), cilindrul fiind de 1357 cmc. Raportul de compresie 9 : 1. Puterea motorului este de 95 CP (DIN).

Motorul de 1,6 l: 4 cilindri în linie (78×82 mm), cilindrul de 1570 cmc. Raportul de compresie este de 9 : 1. Puterea maximă: 109 CP (DIN) la 5600 rot/min.

FIAT 131 SUPER MIRAFIORI. Berlină de lux cu 4 uși, 5 locuri, cu greutatea proprie de 1050 kg, greutatea maximă admisă fiind de 1450 kg. Echipată cu motoare de 1,3 l și de 1,6 l. Motorul de 1,3 l: 4 cilindri în linie (76×71,5 mm), 1297 cmc, raport de compresie 8,9 : 1, puterea maximă fiind de 78 CP la 5000 rot/min.

Motorul de 1,6 l: 4 cilindri în linie (84×71,5 mm), 1585 cmc, raportul de compresie 9:1, puterea maximă fiind de 96 CP (DIN) la 6000 rot/min. Cuplul maxim: 13 kgfm la 3800 rot/min. Viteză maximă: 165 km/h. Consum: 9 l/100 km.

mozaic



Nu întotdeauna automobilistul are, în portbagaj, piesele de schimb de primă necesitate, între altele chiar o curea de ventilator. Ruperea acesteia poate imobiliza autoturismul, deoarece continuarea drumului în aceste condiții poate duce și la alte neplăceri. O soluție ingenioasă propune o firmă olandeză: cureaua «S.O.S.» Aceasta nu este altceva decât un tub din material plastic suplu, cu un cap metalic de prindere. Se stabilește lungimea necesară, lăsându-se câțiva centimetri pentru o tensiune convenabilă, se taie tubul și se prind cele două extremități. În câteva minute, pana este înlăturată.

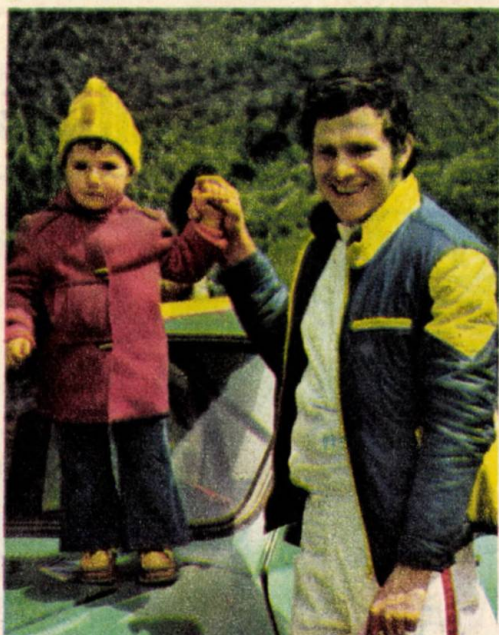
PĂIANJENUL ANTIDERAPANT

Împotriva derapajului provocat de gheață, anvelopele sint «încălzite» cu lanțuri sau sint folosite anvelopele cu cuie. Dezavantajul major al acestor două forme este acela al deteriorării șoselei, atunci când stratul de gheață nu acoperă uniform șoseaua și lanțurile sau cuiele vin în contact direct cu asfaltul. În plus, fixarea lanțurilor necesită timp, iar integritatea anvelopei suferă.

Ideea de a pune crengi sub roate i-a sugerat unui american soluția următoare: el a construit un păianjen metallic. Mai mulți dintre aceștia sint amplasați pe lateralele anvelopei. Un dispozitiv plasat în cabină comandă mișcarea labelor păianjenilor, care le plasează pe rind sub anvelopă.

ACOPERĂMÎNT RUTIER ANTIGHEAȚĂ

Un nou acoperămint rutier antigheață a fost pus la punct și experimentat de către o firmă elvețiană. Acoperămintul, în care este încorporat un produs special degivrant, care împiedică formarea crustei de gheață, este un melanj pe bază de clorură de calciu, special conservat și activat de alte produse alcaline. El se prezintă sub forma unor granule de 5 mm, de culoare alb-roz, care sint încorporate în proporție de 5—6 la sută în acoperămint. Acoperămintul obținut evită formarea gheții. El protejează, de asemenea, și mediul înconjurător, cantitățile de produse degivrante eliberate prin uzura normală a acoperămintului fiind de 7—10 ori inferioare sării răspindite cu scop preventiv pentru același rezultat.



La terminarea Facultății de mecanică din București, în 1971, dorința inginerului Andrei Bellu a fost să lucreze la Întreprinderea de autoturisme din Pitești. Dar el s-a văzut repartizat la un institut de cercetări din Capitală. «Fericitule», îi spuneau unii colegi, rămii acasă» (Bellu e născut în București, la 22 septembrie 1948). Unul din eminenții săi profesori, la care s-a dus să-i ceară sprijinul pentru a putea pleca totuși la Pitești, i-a zis: «Dorința dumitale mă entuziasmează. De obicei, mi se cere ajutorul pentru a aduce oameni din provincie în București și nu invers...»

Fapt este că, chiar în acel an, Bellu a ajuns la Întreprinderea de autoturisme din Pitești, unde lucrează și astăzi și unde, pe lângă bucuria de a-și pune direct în practică pregătirea profesională, el a avut și are posibilitatea să se dedice sportului automobilistic.

A debutat în competiții chiar din anul următor venirii sale în întreprindere. «Am luat startul în Raliul Iașului, mărturisește Bellu, împreună cu viitorul cascador C. Totoiescu, pe o mașină Dacia 1100 S. A fost un fel de aventură. La un moment dat, s-a rupt cablul de accelerație și, neavînd altceva la îndemînă, l-am înlocuit cu șireturile de la pantofi. Totoiescu mînuia volanul, schimba vitezele, iar eu stăteam alături, citeam cu glas tare din carnetul de bord și... trăgeam de șireturi. Mergeam tare, cît putea mașina, coechipierul meu anunțîndu-și încă de pe atunci predilecția pentru cascadorie, iar eu nu mă lăsam mai prejos: eram obișnuit cu viteza, în timpul liceului și al facultății făcusem schi de performanță.»

Continuare în pag. 62.

POLONEZ. Noul model de autoturism produs în Polonia este o berlină cu 4 uși de acces pentru persoane și o portieră, în spate, pentru accesul la portbagaj. Caroseria, de tipul cunoscut sub denumirea de «fast-back», poate fi încărcată cu 400 kg (5 persoane) și 50 kg de bagaje. Autoturismul este echipat cu motoare de 1300 cmc și 1500 cmc, care dezvoltă o putere de 65 CP și, respectiv, 75 CP, precum și alte două motoare, cu raport de compresie scăzut, ce dezvoltă 60 CP și 70 CP, dar care pot utiliza benzina cu CO 90. De asemenea, motorul de 1500 există într-o variantă de 82 CP, obținută prin modificarea raportului volumetric, a axei cu came, a pistoanelor și a galeriei de aspirație. Vitezele maxime sînt: 140 km/h, pentru motorul de 1300 cmc, și 150 km/h pentru motorul de 1500 cmc (75 CP). Cu motorul de 82 CP, viteză maximă este de 155 km/h.

ALFASUD TI 1.3. Coupe cu 2 uși și portieră pentru portbagaj, 5 locuri. Greutatea proprie — 890 kg, greutatea maximă admisă fiind de 1290 kg. Motorul are 4 cilindri orizontali, opuși, cu cilindrul de 1286 cmc (80×64 mm). Raportul de compresie este de 9 : 1. Puterea mașinii: 76 CP (DIN) la 6000 rot/min. Puterea specifică este de 58,3 CP/l. Cuplul maxim: 10,5 kgfm la 3500 rot/min. Viteză maximă peste 160 km/h. Cutie de viteze cu 5 trepte pentru mersul înainte. Consumul este relativ scăzut: 7,2 l/100 km, cînd se circula cu 100 km/h.

AUDI 100 AVANT. Berlină de categorie medie superioară, cu motoare de 4 cilindri și 5 cilindri. Tracțiunea pe roțile anterioare. Motorul de 1,6 litri: Berlină cu 2 uși și 4 uși, 5 locuri,

Continuare în pag. 62



DORINȚE ÎMPLINITE

Urmare din pag. 60

Deși avea veleități de pilot, Andrei Bellu a rămas totuși, timp de câteva sezoane, pe scaunul din dreapta al mașinilor de competiții, făcând o lungă ucenicie de navigator. A fost rînd pe rînd coechipierul lui Florin Morassi, al lui Ioan Răuță, al altor alergători piteșteni. A alergat atît în competițiile interne, cît și în câteva raliuri de peste hotare, evidențiindu-se nu de puține ori. «Participam la raliuri, spune Bellu, dar gîndul meu era la concursurile de viteză în coastă și la cele de circuit, la care am ajuns abia în 1975. Era epoca mașinilor Renault 8 Gordini. M-am văzut la volanul unei astfel de mașini, singur pe pistă, cu prilejul celei de a treia ediții a Cupei Jean Calcianu, desfășurată pe circuitul de lângă Casa Scînteii. Îmi amintesc cu plăcere de acel concurs, pentru că am sosit al doilea la clasă, după Ionescu-Cristea, cîștigătorul clasamentului general.»

În 1976, Bellu a continuat cu întrecerile de viteză dar fără să aibă o mașină a lui: era tolerat fie pe mașina lui Olariu, fie pe cea a lui Santa. Despre acele concursuri Bellu face următoarea remarcă: «Povestea cu mașinile de împrumut ar mai fi putut continua o vreme, dar s-a întîmplat să-mi iau nasul la purtare, adică să scot timpi mai buni decît titularii acelor mașini și, astfel, m-am trezit într-o bună zi că nu mai găsesc înțelegere la nici unul dintre ei. Tatonările și provizoratul se încheiaseră. Trebuia să mă gîndesc serios la pregătirea unei mașini de competiții, de care să răspund personal și pe care s-o utilizez la înălțimea aspirațiilor mele.»

Punerea în aplicare a acestui gînd s-a realizat spre începutul anului următor. Asigurîndu-și sprijinul unuia din șefii săi (ing. Marin Mitrache) și colaborarea unui coleg de generație (ing. Nicu Grigoraș), Bellu a pus la punct acea mașină Dacia 1300 gr. 2, cunoscută acum de toți obișnuiții curselor, cu care în 1977 a cîștigat primul său titlu de campion național (la viteză pe circuit). Această mașină face cînstă întreprinderii piteștene și celor doi sportivi care au pregătît-o. Totodată, ea demonstrează cu prisosință legătura profitabilă, sub numeroase aspecte, ce se poate realiza între pregătirea profesională a unui pilot și sportul pe care îl practică, între activitatea competițională și producția de serie.

Ca numeroși alți alergători, Andrei Bellu este însoțit adeseori la concursuri de soția sa și de cel pe care îl cheamă Matei Bellu, născut la 11 septembrie 1976. Deși abia de o șchioapă, Bellu-junior manifestă o insistență pasiune pentru mașinile pe care le conduce tatăl său... Va fi și el pilot de curse? Andrei Bellu zice: «Pilot de curse nu cred, dar constructor de automobile în mod sigur».

D. LAZĂR

album AUTO

OPEL CITY J. Motorul are 4 cilindri în linie, 79×61 mm, cilindrul fiind de 1196 cmc. Raportul de compresie: 9:1. Puterea maximă: 60 CP (DIN) la 5400 rot/min. Puterea specifică 50,2 CP/l. Cuplul maxim, 9 kgfm la 3400 rot/min. Viteza maximă: 145 km/h, consum de benzină: 7,9 l/100 km.

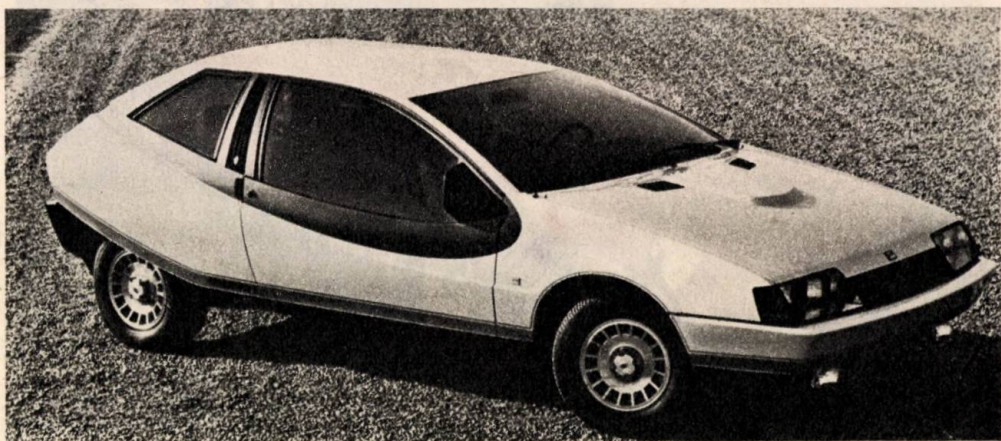
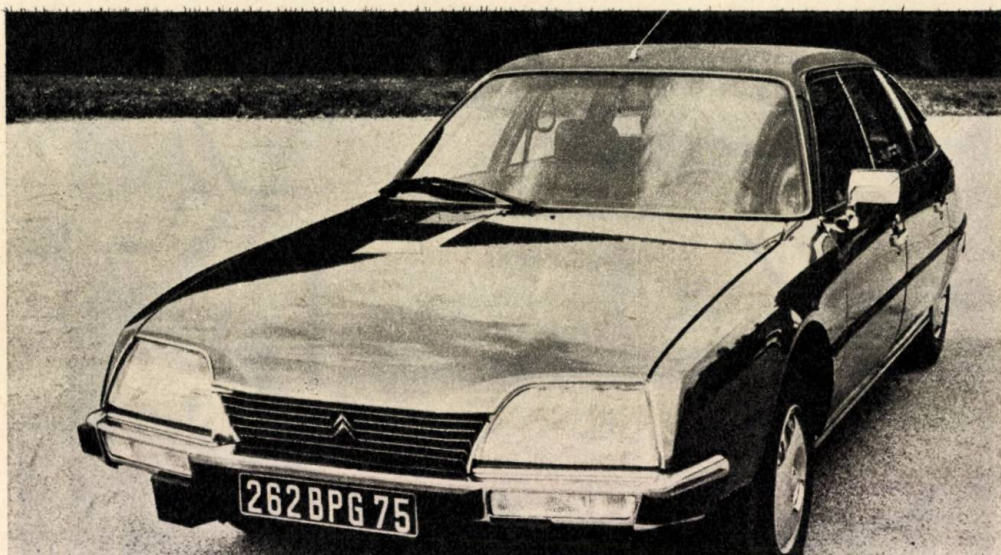


TAIMAR. Autoturism de sport produs de firma britanică TVR Taimar. Caroserie din plastic armat cu fibră de sticlă montată pe un șasiu tubular din oțel, protejat împotriva ruginei. Motor Ford V6, 2994 cmc, compresie 8,9:1 142 CP (DIN) la 5000 rot/min, un carburator inversat, cutie de viteze cu 4 trepte, frîne asistate cu dublu circuit, cu discuri în față, cu tamburi la spate, viteză maximă 200 km/h, (96 km/h în 8 secunde), consum 9,5 l/100 km.

Urmare din pag. 60

greutate 1100 kg, greutate totală admisibilă, 1570 kg. Cel 4 cilindri au cursă și alezajul de 79,5×80 mm. Cilindrul total, 1588 cmc. Raportul de compresie este de 8,2:1, ceea ce indică posibilitatea utilizării benzinei cu CO 90. Puterea motorului este de 85 CP (DIN) la 5600 rot/min. Puterea specifică este de 53,5 CP/l, iar cuplul maxim de 12,4 kgfm la 3200 rot/min. Viteza maximă este de 160 km/h, în condițiile echipării cu o cutie de viteze normală, și 156 km/h în cazul cutiei automate. Accelerația, 0—100 km/h, dacă există cutia normală, este de 13,4 sec. Consumul: 8,9 l/100 km, sau 9,5 l, în cazul cutiei de viteze automată.





CITROEN CX PRESTIGE. Motor transversal cu 4 cilindri în linie, cu injecție de benzină, 2347 cmc, 128 CP (DIN), la 4800 rot/min, alezaj $\times$ cursă 93,5 $\times$ 85,5 mm, compresie 9 : 1, cutie de viteze cu 5 trepte, dimensiuni: ampatament 3,09 m, garda la sol 15,5 cm, lungime 4,91 m, lățime 1,73 m, înălțime 1,37 m; viteză maximă 190 km/h, consum la 120 km/h — 9,7 l/100 km, greutate maximă admisă 1850 kg.



FORD GRANADA CHASSEUR. Motor V6 de 2792 cmc, compresie 9,2 : 1, 160 CP (DIN) la 5700 rot/min, alezaj $\times$ cursă 93 $\times$ 68,5 mm, injecție de benzină, cutie de viteze cu 4 trepte, frâne disc, viteză maximă 193 km/h, accelerație de la 0—100 km/h în 9,4 secunde, consum 11,2 l/100 km.



MEGASTAR II. Autoturism construit pe o bază mecanică preluată de la Ford Taunus Sport. Motor 1993 cmc, 98 CP (DIN), alezaj $\times$ cursă 90,82 $\times$ 76,95 mm, compresie 9,2 : 1, un carburator inversat, cutie de viteze cu 4 trepte, frâne asistate cu dublu circuit, cu discuri în față, cu tamburi la spate, viteză maximă 167 km/h, accelerație de la 0—100 km în 11,2 secunde.

CUM SE CONSERVĂ UNELE

PIESE DE SCHIMB ?

Unii automobiliști precauți pregătesc din timp înlocuirea unor piese de schimb, cumpărându-le și depozitându-le pînă cînd apare necesitatea utilizării lor. Dar, este bine de știut că unele dintre piese impun, pentru păstrarea calității lor, condiții speciale de depozitare. Vom menționa cîteva din regulile privind buna depozitare și păstrare a pieselor respective.

— Amortizoarele telescopice hidraulice trebuie păstrate în poziția de lucru, adică așezate vertical și comprimate. Comprimarea evită degradarea prin oxidare a tijelor, aflate, astfel, în spațiul din interiorul amortizorului. Plasarea lor verticală evită scurgerea unei mici cantități din lichidul aflat în interior.

— Flexiblocurile brațelor de suspensie trebuie protejate cu unsoare consistentă, împotriva oxidării părții metalice. Montarea unui flexibloc avînd armătura metalică oxidată poate determina apariția jocurilor mari, generatoare de zgomote (bătăi).

— Rotulele de suspensie și bieletele de direcție se păstrează în bune condițiuni fie acoperite cu «plina» din material plastic cu care unele sînt livrate, fie protejîndu-le burduful din cauciuc cu bucăți din carton, tăiat în formă de dreptunghi, din care, prin capsare, se poate confecționa un cilindru cu diametrul corespunzător burdufurilor. Acestea, fiind din cauciuc, se pot usca și fisura, permițînd lubrifiantului să se scurgă.

— Bobinele de inducție cu ulei se păstrează în poziția de lucru: cu bornele în sus și în poziție verticală. Altfel, uleiul din ele se poate prelinge pe lîngă capac.

— Garniturile din cauciuc se păstrează bine dacă au fost unse cu glicerină și, apoi, așezate separat într-o încăpere uscată și neexpusă exceselor de temperatură. Plasarea garniturilor neunse, unele peste altele, poate determina lipirea lor.

— Rulmenții se păstrează bine dacă sînt puși într-un borcan în care s-a turnat ulei pentru motor sau pentru cutia de viteze.

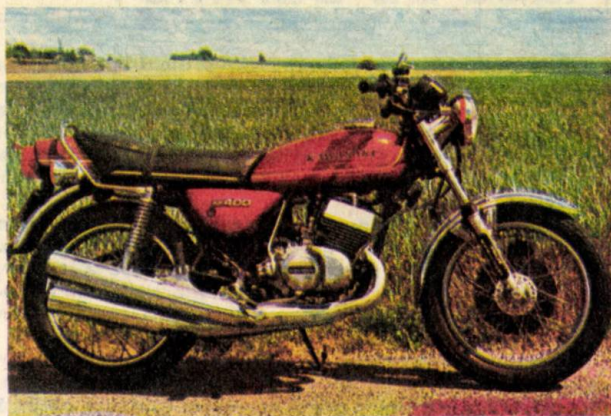
— Plăcile de presiune trebuie acoperite cu unsoare consistentă. Dacă nu se procedează astfel, «soarele» se oxidează, scăzînd, astfel, rezistența materialului la solicitările mecanice și mărînd riscul fisurării lor.

— Segmentii pentru motor și cămășile de cilindru trebuie acoperite cu un strat de vaselină sau parafină. Cu excepția segmentilor cromati, ceilalți se oxidează rapid, fenomen ce le reduce eficiența, după montare. În ceea ce privește cămășile de cilindru, oxidarea peretelui interior conduce, evident, la imposibilitatea etanșării spațiului de lucru al pistoanelor.

— Nu recomandăm păstrarea, mult timp, a anvelopelor, întrucît cauciucul îmbătrînește. Pentru cîteva luni de zile, însă, anvelopele se pot păstra în pivniță, fără să fie puse unele peste altele.

— Bateriile de acumulare încărcate se păstrează în camere reci sau în beciuri, acolo, unde nu există încălzire. Acumulatorii se autodescărcă lent la frig și, dar destul de rapid, dacă sînt ținute la cald.

albumMOTO



KAWASAKI 400. Motor în doi timpi, 3 cilindri, 400 cmc, alezaj $\times$ cursă 57 $\times$ 52,3 mm raport volumetric 8,5 : 1; 3 carburatoare de 26 mm, ambreiaj multidisc, cutie de viteze cu 5 trepte, suspensie față furcă telescopică; spate, cu amortizoare hidraulice, frina față cu disc, spate cu tambur, viteză maximă 163 km/h, accelerație pe 400 m cu plecare de pe loc în 15 secunde; consum 10,4 l/100 km, greutate proprie 159 kg.



HONDA 400 T. Motor 2 cilindri în 4 timpi, 395 cmc, alezaj $\times$ cursă 70,5 $\times$ 50,6 mm, raport volumetric 9,3 : 1; 2 carburatoare, aprindere electronică, 43 CP la 9500 rot/min, ambreiaj multidisc, cutie de viteze cu 5 trepte, suspensia față cu furcă telescopică, suspensia spate cu amortizoare reglabile (5 poziții), frine față cu disc, frine spate cu tambur, greutate proprie 167 kg, viteză maximă 165 km/h (cu pilotul culcat), 147 km/h (cu pilotul pe șa), accelerație pe 400 m, cu plecare de pe loc, în 15 secunde, consum 6,4 l/100 km.



YAMAHA 400 XS. Motor 2 cilindri în 4 timpi, 391 cmc, alezaj $\times$ cursă 69 $\times$ 52,4 mm, raport volumetric 9,4 : 1, două carburatoare, 38 CP la 8800 rot/min, ambreiaj multidisc, cutie de viteze cu 6 trepte, suspensia față cu furcă telescopică, suspensia spate cu amortizoare reglabile (5 poziții), frine față și spate cu disc, greutate proprie 164 kg, viteză maximă 163 km/h (cu pilotul culcat), 138 km/h (cu pilotul așezat pe șa), accelerație pe 400 m cu plecare de pe loc în 15,7 secunde; consum 5,6 l/100 km.



PREȚIOASA COLECȚIE A UNUI TINĂR SPORTIV. O interesantă colecție de «minimașini», numărând aproximativ 500 de exemplare, de la cele mai vechi până la ultimele creații ale constructorilor de formula 1: aceasta este «zestrea» tinărului colecționar George Popa din București. Student în ultimul an al Facultății de transporturi, secția automobile, din cadrul Institutului Politehnic București, George Popa practică sportul cu motor de patru ani, timp în care a reușit să obțină locuri fruntașe într-o serie de întreceri de îndemânare și de viteză pe circuit. Pe lângă automobilism, George Popa practică turismul și tenisul. Cea mai arzătoare dorință a sa, este să ajungă un bun inginer și, în timpul liber, să se consacre, mai mult decât până acum, automobilismului sportiv.

Fotografia îl înfățișează pe George Popa, lângă vitrina cu prețioasa sa colecție.

MIHAI NIEDL



● Din toate modelele produse vreodată de firma Peugeot, versiunea «504» a cunoscut cea mai strălucitoare «carieră»: 2 milioane exemplare până la finele lunii martie 1978, sau nouă ani de producție, cu o cadență de 1300 bucăți pe zi.

● Primul automobil străin, construit în S.U.A. — un Golf alb («Rabbitt», pentru americani) a ieșit de pe benzile uzinei de asamblare Volkswagen, din orașul New Stanton, Pennsylvania. Uzina are o capacitate de producție de 200.000 autoturisme pe an.

● Pe linia dreaptă a circuitului Paul Ricard a avut loc o probă de performanță cu o motocicletă Kawasaki 100 Z1R de serie. Viteza de vîrf atinsă a fost de 218,623 km/h, performanță ce reprezintă un nou record de viteză.



Start în tradiționala competiție motociclistă de viteză pe circuit «Bol d'Or», organizată în fiecare primăvară pe circuitul Le Mans. Plecarea se dă în genul curselor de automobile «24 ore de la Le Mans», piloții așteptînd semnalul în casele de start. Cînd starterul dă comanda, ei aleargă către motocicletă, care sînt ținute în echilibru și cu motorul ambalat de către tehnicieni.



CEL MAI VALOROS PREMIU AL LUI LUDOVIC BALINT

Cu ani în urmă, cum prindea câteva ceasuri libere, elevul brașovean Ludovic Balint se ducea în Valea Răcădăului și asista la antrenamentele motocroștilor de la «Steagul Roșu». Avea un prieten la acel cunoscut club sportiv și prietenul îl invita la ședințele de pregătire, unde, lui Balint, spectacolul i se părea de-a dreptul fascinant: urcușuri cu motocicletă pe costișele de sub poala pădurii, derapaje spectaculoase, sărituri de câțiva metri peste șanțuri săpate de ape... «Eram elev la o școală profesională de hidromecanică», spune Balint, dar gândurile îi fugeau mereu la motociclism. Până într-o zi, când mi s-a întâmplat ceva neplăcut: mă urcașem, ca pasager, pe motocicletă unui cunoscut, acesta a vrut să-mi arate ce poate și, într-un viraj, m-a aruncat cît colo. Una din primele mele aventuri motorizate s-a încheiat cu o spaimă și cu câteva contuzii.»

Apoi a venit tentația pentru automobilism, o tentație firească la un tînăr care trăiește într-un oraș cu puternică tradiție în materie, cu întreceri de coastă, cu raliuri și cu nume care apar adeseori la rubricile sportive ale ziarelor și revistelor. «Primul pas în sportul pe patru roți, mărturisește Balint, l-am făcut în ziua de 2 mai 1975 (la vîrsta de 27 de ani), cînd la noi în oraș s-a organizat Raliul tineretului. Am participat la concurs pe o mașină Dacia 1300, ca navigator al unui mecanic de la garajul întreprinderii în care intrasem să lucrez între timp. Tentația mea din acea zi mi-a adus o dublă bucurie: am sosit pe locul al treilea în clasamentul general și l-am cunoscut pe inginerul Dumitru Telescu, omul care m-a introdus după aceea la clubul sportiv universitar și mi-a călăuzit primii pași în noul sport.»

După atîția ani de activitate competițională și de muncă didactică, inginerul Telescu și-a format un «cochi» care nu dă greș. El are meritul de a fi intuit, încă de la început, talentul lui Ludovic Balint (cum a intuit, de altfel, și talentul altor tineri brașoveni) și de a-i fi pregătît rampa de lansare. În întregul sezon 1975, Balint a participat la trei raliuri din campionatul național, mai întîi ca navigator și apoi ca pilot, evidențiindu-se în fiecare dintre ele și cîștigînd la sfîrșit, titlul de vice-campion al clasei Dacia 1300 gr. 1, după un alt echipaj brașovean.

În aceeași toamnă, el a luat startul în cursa de coastă de la Poiana-Brașov și a sosit al doilea la clasă, la mică diferență de Mircea Popescu, cîștigătorul întrecerii, și înaintea unor alergători consacrați. După aceea întrecere, mulți obișnuiți ai curselor se întrebau: «Cine este Balint? N-am auzit de el pînă acum.» Iar brașovenii răspundeau: «Nici noi nu-l cunoaștem prea bine. Se pare că este șofer de taxi și abia în acest an a început să alerge.»

Într-adevăr, vocația pentru curse a lui Ludovic Balint s-a făcut cunoscută într-un singur sezon (1975) și s-a impus definitiv în anul următor, cînd pilotul brașovean a devenit campion național de viteză pe circuit și vice-campion la viteză în coastă. Dar la raliuri? Despre evoluția sa în raliurile anului 1976, Balint spune: «Am luat startul în două concursuri, în echipaj cu Mircea Popescu, cu o Dacia 1300 de grupa 2. Am făcut o experiență care nu ne-a reușit, în primul rînd din cauza mașinii. Întrecerile din grupa 2 sînt grele, nu se compară cu cele din grupa mașinilor nedomificate. Valoarea concurenților a crescut, așa cum a crescut, de la an la an, și experiența lor tehnică. Nu este ușor să prepari și să întreții un automobil de grupa 2.»

În 1977, Ludovic Balint a urcat vertiginos pe scara afirmării, sîrind mai multe trepte deodată. La festivitatea de premiere a sportivilor, din iarnă, organizată în București, el a fost chemat pe scenă de două ori: o dată pentru a primi onorurile ce i se cuveneau în calitate de campion național de viteză pe circuit și încă o dată pentru a le primi pe acelea ce i se cuveneau în calitate de campion național de coastă. Pentru un tînăr intrat în sport de numai două sezoane, rezultatul a fost strălucit.

Sîmbătă, 25 iunie 1977 (după cursa de viteză în coastă de pe Gutli, pe care o cîștigase la clasă sa) Ludovic Balint stătea în fața unei cești de cafea și-și savura în tăcere bucuria victoriei. Gîndurile sale hoinăreau însă, în acea seară, în altă parte: spre Brașovul natal, unde, cu trei săptămîni în urmă, i se născuse o fetiță. Înainte de a se duce să se odihnească, el spuse: «De acum înainte, cînd voi veni la concursuri, voi avea mașina mai plină. Familia mea s-a mărit.»

Și s-a ținut de cuvînt. Cu rare excepții, campionul național de automobilism Ludovic Balint nu se prezintă la nici o cursă, de atunci încoaie, fără a fi secundat de soția și fetița sa. Iar în pauzele dintre mașe, cînd alergătorii discută aprins sau se lungesc în mașini pentru a se odihni, el scoate din port-bagaj căruciorul pliant, o instalează acolo pe mica Bianca și o plimbă peste tot, ca pe cel mai valoros premiu pe care i l-a oferit vreodată cîneva...

D. LAZĂR

EUR OPA „CELOR NOUĂ” ȘI ALCOOLUL LA VOLAN

A bea puțin «mai mult» pe șoselele comunității vest-europene, scrie agenția France Presse — tinde să devină o aventură nu numai periculoasă, dar și ruinătoare. Arsenalul de legi, atât preventive, cât și represive, adoptate treptat în cele nouă țări ale comunității, introduce modificări importante în obiceiurile celor circa 75 milioane de automobiliști din C.E.E. Se întreprind studii asupra noilor «comportamente de grup» care transformă climatul dîneurilor de afaceri și al reuniunilor private, incitînd, de exemplu, un participant «să se sacrifice» de a nu bea și a conduce pînă la urmă pe la casele lor pe prietenii săi amețiți.

«Aproape peste tot «alcool-testul portativ» devine un articol aproape indispensabil și aparatele concepute pentru «analizarea respirației» se vînd ca plina caldă. Aproape peste tot, de asemenea, plouă cu amenzi și recordul pare să fie deținut pînă astăzi de Danemarca, unde amenda depinde de avere: un danez foarte înstărit și foarte amețit, prins la un control, a trebuit să plătească o amendă de 40 000 de coroane, adică circa 32 000 de franci.

Deocamdată, legislația olandeză este cea mai severă în ce privește nivelul de alcoolemie tolerat — 0,5 grame de alcool la litrul de sînge. De la acest nivel, conducătorului auto îi este interzis să se urce la volan. Poliția este autorizată să-l determine pe un conducător auto să iasă din mașină chiar dacă nivelul alcoolemiei este inferior de 0,5 la mie, dacă ea consideră că comportamentul lui «este un pericol pentru circulație». Sancțiunile merg de la o amendă de 300 de florini (600 de franci) la trei luni de închisoare, pînă la interzicerea de a conduce timp de cinci ani. Retragera permisului de conducere nu este prevăzută. Conducătorul auto în culpă are dreptul la o contră-expertiză făcută de un doctor la alegerea sa în momentul în care îi este «administrat» alcooltestul.

Legislația belgiană și luxemburgheză, la fel ca cea franceză și vest-germană, e puțin mai liberă. Nivelul de alcoolemie tolerat este de 0,8 la mie. Jandarmeria regală belgiană poate efectua controale în orice moment, dar legea acordă automobilistului arestat un răgaz de 30 de minute înainte de «a sufla în balon». Dacă «alcool-testul» este pozitiv, luarea de sînge este obligatorie. Permisul de conducere este retras timp de șase ore contravenientului care mai suportă un nou alcool-test. Dacă alcool-testul este negativ, el își recuperează permisul. Dacă nu, jandarmeria îl reține pe conducătorul auto pentru o nouă perioadă de șase ore și ea poate propune magistratului retragera permisului.

R.F. Germania, cunoaște un sistem complex de amenzi, în general foarte mare și deseori «personalizate» (de exemplu, salariul pe o lună al contravenientului) și «puncte de penalizare» după modelul american, care sînt adunate într-un registru central al infracțiunilor la Flensburg (în Schleswig-Holstein). Conducerea mașinii este interzisă de la un nivel

al alcoolemiei mai mare de 0,8 la mie. Prima «agățare» costă 500 de mărci, a doua — o mie de mărci, a treia — 1 500 de mărci și așa pînă la 3 000 de mărci, în fiecare înscriindu-se patru puncte de penalizare la Flensburg. 18 puncte antrenează retragera automată a permisului pentru cel puțin șase luni.

Un conducător auto al cărui nivel de alcoolemie depășește 1,3 la mie este pasibil de o pedeapsă cu închisoarea de un an, dacă nu a provocat nici un accident, de doi pînă la cinci ani dacă a provocat un accident și în orice caz de șapte puncte de penalizare.

În Danemarca, circa 2 000 de conducători auto sînt arestați în fiecare an, cu un nivel de alcoolemie de peste 0,8 la mie. Prima amendă este de 2 500 de coroane (circa 2 000 de franci). La peste 1,2 la mie, amendă «personalizată» și retragera imediată a permisului pe timp de un an. La peste 1,5 la mie, cel puțin 14 zile de închisoare și retragera permisului pentru un an și jumătate. Toate vehiculele, inclusiv căruța cu cai, cad sub incidența legislației.

În Marea Britanie, prima infracțiune (la peste 0,8 grame la mie) este pasibilă de o amendă de 100 de lire și retragera permisului de conducere pe un an. Ca peste tot, sancțiunile depind de nivelul de alcoolemie, de antecedentele conducătorului și de absența sau nu a accidentului. Pedeapsa maximă: o mie de lire sterline și șase luni de închisoare cu retragera permisului. În caz de interpelare «pe un vehicul oprit», ceea ce poate însemna și o mașină de tăiat iarba «în acțiune» — un nivel de alcoolemie de peste 0,8 la mie se sancționează cu o amendă de 75 pînă la 500 de lire și care pînă la urmă poate ajunge la trei luni de închisoare.

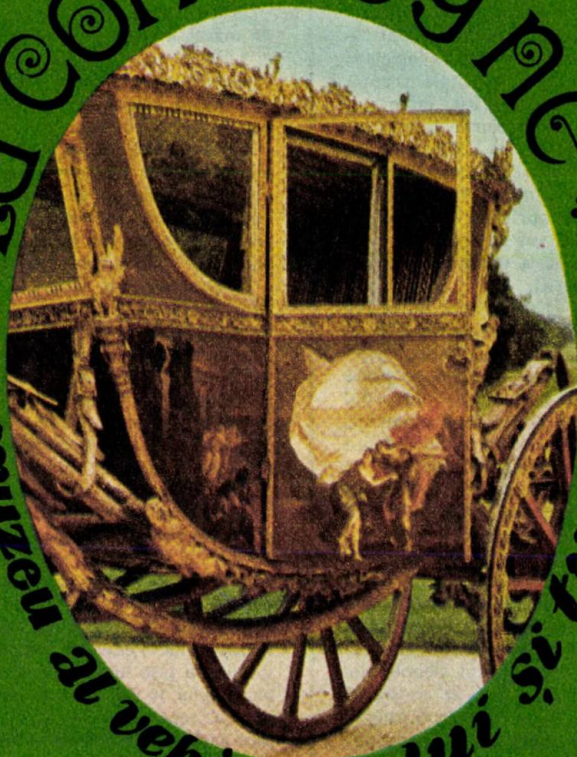
Italia este o țară «fericită», care nu cunoaște alcool-testul, dar aceasta nu va dura, pentru că noul cod al drumurilor italiene va reține, foarte probabil, și noțiunea de alcoolemie. Pentru moment, beția la volan poate fi considerată o circumstanță agravantă în caz de accident, dar codul actual nu prevede sancțiuni împotriva conducătorului auto în stare de ebrietate. Un polițist are dreptul să ceară unui conducător evident amețit să-l urmeze la spital pentru luarea unei probe de sînge, dar automobilistul poate refuza. Polițistului nu-i rămîne decît să scrie un proces-verbal care constată refuzul persoanei și beția «aparentă» a clientului său.

Cu un nivel de alcoolemie limitată de unu la mie, Irlanda se numără printre țările «liberale», dar și acolo sancțiunile se agravează pe an ce trece și legislația se înăsprește. «Analizatorul respirației», timp îndelungat controversat în mediile medicale, figurează din nou pe panoplia poliției începînd din iulie a.c.

În Franța, legea din 12 iulie 1978 face posibil controlul antialcoolic preventiv al automobiliștilor și agravează sancțiunile (pedepsele) existente mai înainte.

G. SPINȚEROIU

La Compiegne * un muzeu al vehiculului * * turismului *



S-au implinit de curind 50 de ani de cînd la Compiegne, mică localitate (cu 25 000 de locuitori) situată la circa 40 km de Paris, s-a deschis, din inițiativa Touring-Clubului francez, un muzeu care îl introduce pe vizitator în lumea încă plină de surprize a vehiculului ca mijloc de transport individual sau de grup.

Retrospectiva pe care muzeul o înfățișează în cîteva săli și într-una din curțile interioare, acoperită cu sticlă, ale somptuosului castel construit aici de Ludovic al XV-lea și unde Napoleon I s-a căsătorit cu Marie-Louise, ca să amintim doar trei din numele ilustre ale Franței care i-au locuit încăperile — cuprinde, pe lângă interesante reconstituiri din lut ars sau machete din lemn ale unor vehicule din antichitate sau din Evul Mediu, una din cele mai bogate colecții europene de piese originale specifice transporturilor din secolele XVIII-XX. Vi-

zitorul este atras la tot pasul în egală măsură, de valoarea artistică, de realizarea tehnică sau de semnificația aparte pe care o degajă unul sau altul dintre expozate. Iată, de pildă, splendidele berline italienești din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, lucrate într-un atelier din Bologna. Sînt niște trăsură închise, pe patru roți, cunoscute la noi sub numele de droșcă. Pe ușile uneia din acestea, datată 1789, un meșter artizan pe nume Mauro Gondolfi a aplicat motive sculpturale și picturi cu scene mitologice de rară frumusețe. Dar pentru ca o asemenea trăsură să poată fi urnită din loc, proprietarul avea nevoie de nu mai puțin de șase cai puternici. Alături de acestea, o diligență de tip englezesc, din aceeași epocă, se remarcă printr-o tehnologie mai avansată și printr-o estetică funcțională din care dispar ornamentele inutile.

Secolul al XIX-lea deschide însă dru-

mul călătorilor la distanțe mari. Oamenii încep să circule mai mult, mînați de treburile, de interese, uneori din simpla curiozitate de a cunoaște alte locuri.

Berlina de culoare bleu-turcoise, cu roți ușoare, cu care Napoleon Bonaparte și-a făcut intrarea triumfală la Milano, în 1804, sau vagonul imperial cu care Napoleon III călătorea de la Paris la Compiègne, par la fel de luxoase, de costisitoare, precum cupeul de volaj, din 1822, al ducelui d'Angoulême, donat mai târziu mareșalului Mortier, care avea să străbată cu el întreaga Europă, pînă la Petersburg, pentru a-și lua în primire postul de ministru al Franței în vechea Rusie țaristă.

Dar secolul al XIX-lea înseamnă mai ales apariția tracțiunii mecanice. O trăsură cu acoperiș din piele și roți de fier, acționată cu vaporii, este realizată la 1878 de Amédée Bollee. Și pe măsură ce tehnica avansează, intrăm în universul automobilului: motorul cu vaporii, motorul electric, motorul cu explozie... Exponatele sînt de-a dreptul fascinante. Aici se află și vehiculul cu motor electric, realizat în 1889 de către Camille Jenatton. Această mașină, cu caroseria de aluminiu, de forma unei torpile marine, prefigurînd aerodinamismul, reușește să atingă la data — rămasă istorică — de 6 mai 1899 — pentru prima oară o viteză de 100 km/h, după ce o surată a ei, cu 23 de ani mai înainte nu reușise să depășească 42 km pe oră. Alte două mașini, realizate de fiii lui Amédée Bollee folosesc drept combustibil petrolul. Una dintre acestea participă cu succes în 1896 la cursa Paris-Marsilia. Se înmulțesc mecanismele motoarelor, se diversifică mereu caroseria, la amploare fabricarea pneurilor. Numele unor constructori de renume ca, de exemplu, Carl Benz, Panhard, Peugeot, Michelin, apoi al lui Renault, încep să circule în toată Europa.

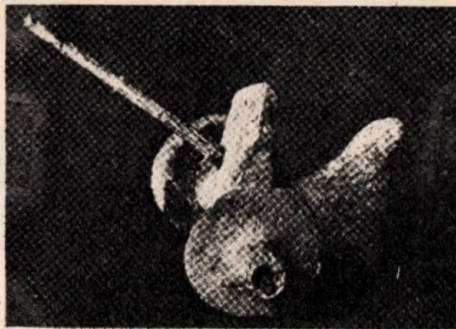
Dar în galeria «unicatelor» se află și automobilul cu șenile produs de Citroën, care, în 1924, a traversat Sahara, iar în 1931 toată Asia, așa numitul «Elefant» de 10 C.P. adaptat special traseului transafrican, dar remarcabil pentru istoria automobilului în general.

Un muzeu viu în care fiecare vehicul poate fi pus oricînd în stare de perfectă funcționare. Acesta este Muzeul național al vehiculului și turismului din Compiègne, unul dintre cele mai atractive obiective turistice din apropierea Parisului.

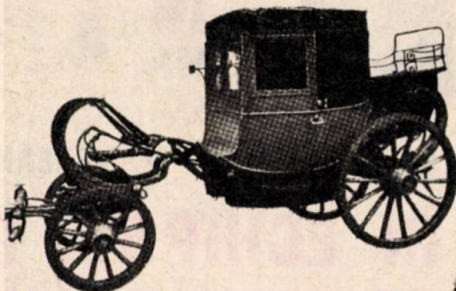
Constantin DARIE

1. Strămoș al vehiculului. 2. Una din primele berline realizate la Bologna în 1789. 3. Omnibuz parizian pentru plimbări pe ruta Madeleine-Bastille (1910). 4. Diligența cu vaporii realizată la 1885 de Amédée Bollee. 5. «Elefantul»-auto pe șenile Citroën, care a străbătut în 1924—1925 Africa.

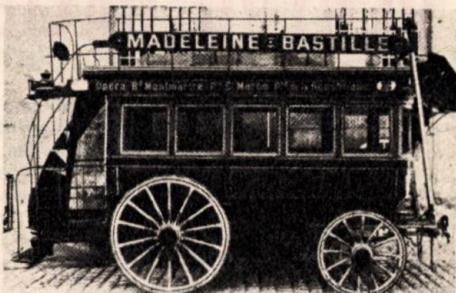
1



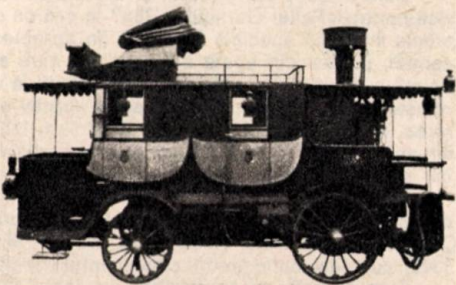
2



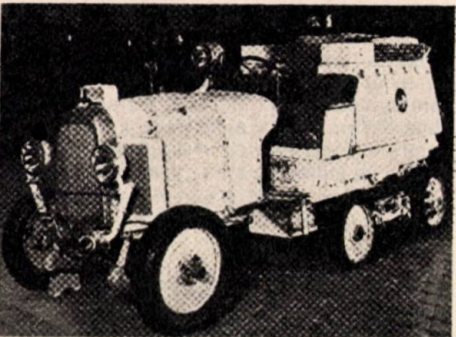
3



4



5





ȘT. IANCOVICI - P. VEZEANU

ÎN ECHIPA... DE SERVICE PENTRU RALIUL GÜNAYDIN

Cu toate că pînă la data cînd încredințăm tipografiei ultimele materiale ale acestui almanah, Federația Română de Automobilism și Karting nu a întocmit bilanțul participării automobilistilor din țara noastră la competițiile internaționale, se poate conchide că rezultatele obținute în «Raliul Günaydin '78» ce a avut loc în Turcia, în cadrul Campionatului Balcanic, constituie un frumos succes al sportivilor români de automobilism pe plan internațional, în anul 1978. După cum se cunoaște, automobilistii noștri au obținut următoarele rezultate: locul I pe echipe naționale; locul II în clasamentul general și la clasă (Eugen Ionescu-Cristea—Cătălin Tutunaru); locul I pe echipe de uzină — Dacia 1300; locurile 7 (L. Balint—M. Panaite) și 9 (I. Olteanu—O. Scobai) în clasamentul general al raliului.

Cum a ajuns cunoscutul și apreciatul cuplu, Șt. Iancovici—P. Vezeanu, în echipa de service pentru «Raliul Günaydin '78»? În cea de a doua parte a raliului, Izmir—Bursa—Istanbul, mai precis în proba specială Orhaneli (în apropiere de Bursa), care s-a desfășurat pe drum cu macadam, puntea din spate a mașinii cu care alergau, s-a rupt. Abandonul acestui echipaj, care ocupa o poziție fruntașă între pretendenții la victorie, ne-a produs multă amărăciune. Cine îl cunoaște pe Șt. Iancovici știe că acest sportiv nu este omul care își exteriorizează necazul sau durerea. Păstrează totul pentru el. Cînd l-am întîlnit la Bursa, după ce sudase, la un atelier, puntea din spate a mașinii, Nea Fănică și-a «expediat» tot amarul lui, din acele clipe, în cîteva cuvinte care îmi stăruie și acum: «Păcat, nu mai am ce face!»

Într-adevăr, Șt. Iancovici—P. Vezeanu nu mai aveau ce face. Această defecțiune i-a scos din raliu. Dar nu a fost pierdut totul. În concurs au mai rămas trei echipe românești: E. Ionescu-Cristea—C. Tutunaru (R 12 G), L. Balint—M. Panaite (D. 1300) și I. Olteanu—O. Scobai (D. 1300), cu șanse bune pentru clasamentul general al raliului și, îndeosebi, pentru o victorie pe echipe.

Cum de la Bursa la Istanbul, service-ul mașinilor noastre din concurs a rămas într-o singură «asistență», am apelat la echipajul Șt. Iancovici—P. Vezeanu pentru a asigura această activitate hotărîtoare într-un raliu. Deși erau după două nopți «albe», ajunși aproape la capătul puterilor lor, cei doi sportivi fruntași nu au avut nici un moment de ezitare. Au încărcat mașina cu tot ce este necesar (cauciucuri, benzină etc.) și, împreună cu cealaltă «asistență» a I.A.P., în care se aflau Florin Morassi, Cornel Dobrin și Dumitru Telescu, au pornit la drum cu cele mai bune gânduri de a-și ajuta colegii. Dacă mai adăugăm și faptul că apelul adresat acestor sportivi pentru a dubla service-ul mașinilor rămase în concurs s-a făcut la orele 2 (4.VI), în momentul cînd ei se îndreptau spre... patul de odihnă, la un hotel din Bursa, gestul echipajului Iancovici—Vezeanu este proiectat pe cel mai frumos fundal al spiritului de echipă, al dorinței de a face totul pentru o victorie românească într-o competiție internațională.

V. DOCHIA

ÎN FOTOGRAFIE: echipele de service pentru mașinile românești, în cea de-a doua parte a raliului internațional Günaydin, surprinse într-un moment de respirație, după ce toate cele trei echipe românești au trecut prin ultimul control orar, de la Mollafeneri. De la stînga la dreapta: Cornel Dobrin, Petre Vezeanu, Ștefan Iancovici, Florin Morassi și Dumitru Telescu.

RALIUL ELEGANȚEI

În fiecare an, la începutul lunii august, Automobil Clubul Român organizează, pe Litoral, în cadrul «Serbărilor mării», tradiționalul Raliu al eleganței. Cu acest prilej, numeroși conducători auto, turiști români sau străini, aflați la odihnă în stațiunile românești ale Mării Negre, iau startul la volanul autoturismelor personale în această insolită competiție. Pe lângă îndeminare în conducerea automobilului și cunoașterea regulilor de circulație, concurenții trebuie să dovedească originalitate, eleganță și, nu în ultimul rând, inventivitate și bun gust. Nu este vorba, deci, despre o competiție a recordurilor de viteză în care predomină încordarea psihică și nervoasă a piloților, ci mai degrabă, de un raliu spectacol care oferă participanților, și nu numai lor, un prilej inedit de destindere, de recreere.

Traseul cuprinde aproape toate stațiunile de pe Litoral. Concurenții au obligația să treacă pe la punctele de control orar, stabilite la sediile Touring A.C.R. din aceste stațiuni. Mașinile cu număr de concurs, aranjate cât mai original și, desigur, cât mai elegant, străbat benzile de asfalt ale Litoralului cu o viteză medie de 35 km/h în localități și cu 50 km/h în afara localităților. Din acest punct de vedere, al vitezei, la ediția din 1978 a raliului au putut concura, astfel, cu șanse egale, un Chrysler tip 1927, cu număr de Gorj — cea mai veche mașină din concurs — și o Lancia Beta, ultimul tip, de o perfectă formă aerodinamică.

Raliul se încheie cu probele de îndeminare care se desfășoară în fața Hotelului «Internațional» din Mamaia. Una din aceste probe cere pilotului, de pildă, să nu-i tremure mina stângă în care ține un pahar plin (cu oranjadă), în timp ce conduce mașina în slalom, doar cu mina dreaptă pe volan. Aceasta este proba cea mai grea, pentru mulți, deoarece, după cum se știe, paharul și volanul nu «merg» împreună.

Urmează apoi gararea, dificilă și ea, întrucât fiecare concurent trebuie să nimerească și să spargă cu roțile din spate, două baloane. Un juriu competent apreciază, apoi, eleganța și polițea celor doi membri ai fiecărui echipaj.

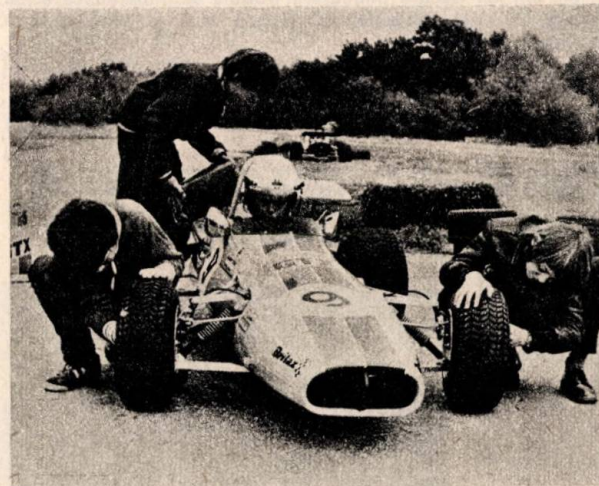
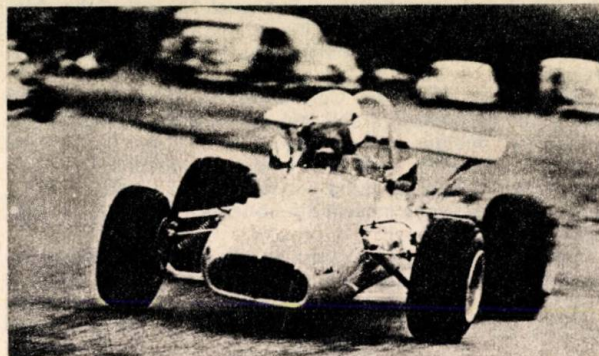
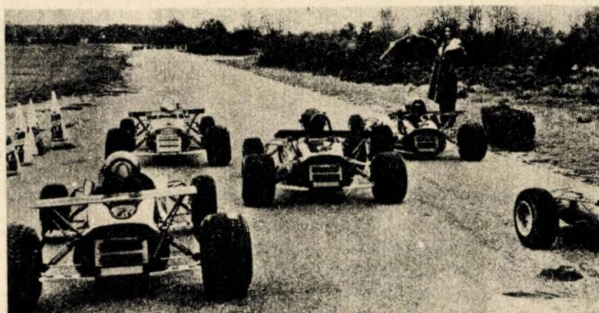
Se acordă premii pentru cel mai bun timp, pentru feminitate, pentru sportivitate și perseverență, pentru originalitate, pentru tinerețe fără bătrânețe și, desigur, pentru eleganță.

I. MORARU

ÎN FOTOGRAFII: două dintre vedetele Raliului Eleganței, ediția 1978: un Ford tip 1930 (stînga) și un Chrysler, tip 1927 (jos). Proprietarii lor — Pirvu Ioan Romulus și Alexandru Socaci — sînt din Tg. Jiu și deținători ai premiului pentru tinerețe fără bătrînețe.



PILOȚI LA ȘAPTE ANI



Mașinile din imagine poartă un nume extravagant — «Mighty Microbs» (Microbii formidabili) — ca o referire la piloții acestora, copii ce nu depășesc vîrsta de 7—8 ani. Ele au fost concepute de tatăl unuia dintre «alergătorii», în ideea dezvoltării și perfecționării capacității naturale a unui copil de a conduce mașini de sport. Marea grijă a constructorului a fost asigurarea securității: coxa din tablă de oțel sudată, motor «Aspera» de 158 cmc, viteză limitată la 45 sau 60 km/h, pneuri extralargi, arcuri de securitate, întrerupător total al circuitelor etc. Acești mici bolizi dispun de cutie de viteze, însă ambreiajul este automat.

După o serie de succese în curse organizate în Anglia, se vorbește despre o întîlnire între copii de diferite naționalități într-un Mare Premiu de F1 copii.

Specialiștii de la Automobil Clubul Englez, prezenți la una din curse, au fost uluiți de acuratețea manevrelor executate: controlul mașinii în viraje, frînările și accelerațiile la depășiri etc. Ei au declarat că acești copii (dintre care unul de 3 ani) posedă reflexe naturale, adesea superioare automobileștilor maturi.

FIAT RITMO 60. Berlină cu 3 sau 5 uși, 5 locuri. Motor transversal cu 4 cilindri în linie (80×55,5 mm), 1116 cmc, compresie 9,2 : 1, 60 CP (44 kW) la 5800 rot/min, un carburator inversat, cutie de viteze cu 4 sau 5 trepte, frîne cu dublu circuit, dimensiuni: ampatament 2,45 m, garda la sol 14,5 cm, lungime 3,94 m, lățime 1,65 m, înălțime 1,40 m, viteză maximă 145 km/h, consum 8,4 l/100 km, greutate proprie 860 kg.

MERCEDES - BREAK. Autoturisme cu caracter utilitar — derivate din modelele deja existente — și numite, conform emblemei de pe caroserie, Mercedes T (adică turism-transport). Cele 4 modele din seria T dispun, ca noutate față de autoturismele cunoscute, de un dispozitiv de reglare a gării la sol, pentru ca încărcătura de 560 kg sau 700 kg (acestea fiind două variante constructive de suspensie) să nu incline automobilul.

Modelul 240 TD este echipat cu motor diesel de 4 cilindri, avînd cilindrul de 2404 cmc. Puterea este de 65 CP (DIN) la 4200 rot/min.

TOYOTA CELICA LIFTBACK. Coupe cu 3 uși, 5 locuri, cu greutate proprie între 940 și 1040 kg, în funcție de motorul cu care este echipat, Frecvent, se livrează echipat cu motorul de 2 l.

Motorul are 4 cilindri în linie (88,5×80 mm) cu o cilindree de 1968 cmc. Raportul de compresie este de 8,5 : 1. Puterea maximă este de 100 CP (SAE) la 5500 rot/min. Puterea specifică: 50,8 CP/l, iar cuplul maxim este de 15,5 kgfm la 3600 rot/min.

Viteza maximă este de 175 km/h. Consumul variază între 9—13 l/100 km, în funcție de viteza de exploatare.



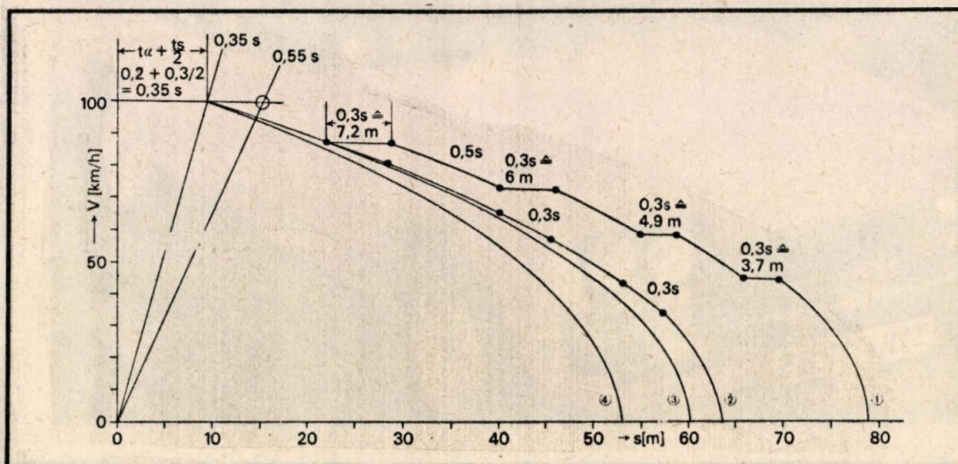
Frinarea de urgență

Există trei moduri de acționare a pedalei de frână, atunci când se urmărește decelerarea autoturismului pe o distanță relativ scurtă: apăsarea rapidă și puternică a pedalei, menținând poziția acesteia până la oprirea autovehiculului; acționarea intermitentă a pedalei, manevră ce are drept scop prevenirea blocajului roților; «modularea» pedalei, adică apăsarea ei puternică dar, în condițiile unei mișcări oscilatorii, rapide, a piciorului înspre podea și înapoi. Această ultimă manevră este destinată evitării blocajului roților. Ea reproduce — dar, evident, cu rezultate mult mai puțin sigure — funcționarea sistemului «antiblocaj» utilizat la unele autoturisme foarte scumpe. Sînt interesante de analizat particularitățile fiecărei metode de a frîna automobilul, întrucît conducătorii auto, partizani ai unuia din cele trei procedee, argumentează, întemeiat, pentru modul în care frînează, dar nu aduc vorba despre dezavantajele sistemului respectiv. Or, cunoscînd avantajele și dezavantajele, se poate conchide: «aceasta este metoda optimă, la frînarea de urgență»!

Apăsarea energetică a pedalei de frînă și menținerea poziției pînă la oprirea autoturismului este, așa cum se observă din diagramă (curba 3) o soluție acceptabilă, dacă învelișul drumului este curat și uscat și dacă forța de frînare, la ambele roți anterioare sau posterioare este sensibil egală.

Aceasta este frînarea specifică «urgentei». Dar, procedeul acesta prezintă și dezavantaje: dacă drumul este alunecos, blocarea roților, survenită inevitabil după apăsarea puternică a pedalei, suprimă posibilitatea controlului, prin volan, a direcției autovehiculului sau determină derapajul. De multe ori, imposibilitatea controlului direcției obligă pe conducătorii auto să ridice piciorul de pe pedală, spre a permite roților directoare să se rotească. Dar, dacă în timpul frînării roțile au fost deplasate, cu volanul, spre dreapta sau stînga, din dorința firească de a corecta direcția automobilului, odată cu eliberarea pedalei de frînă de sub apăsare, roțile, putîndu-se roti, vor imprima vehiculului o traiectorie periculoasă, greu de corectat și de cele mai multe ori, generatoare de accident.

Apăsarea intermitentă a pedalei de frînă (curba 1), deși evită blocarea roților, și deci pericolul derapajului, are un neajuns esențial: lungeste cu 10—15 m distanța de frînare a unui autovehicul cu greutatea de circa 900 kg, care circulă cu viteza de 90—100 km/h. Or, lungimea distanței de frînare cu atîta metri poate duce, în multe cazuri, la accident. Se observă, de altfel, de pe curbă, cum autoturismul parcurge, în numai 0,3 secunde, distanțe de 7 m sau de 3,7 m, în «etapele» cînd pedala de frînă este eliberată, distanțe care se pierd, realmente, din eficacitatea frînării.



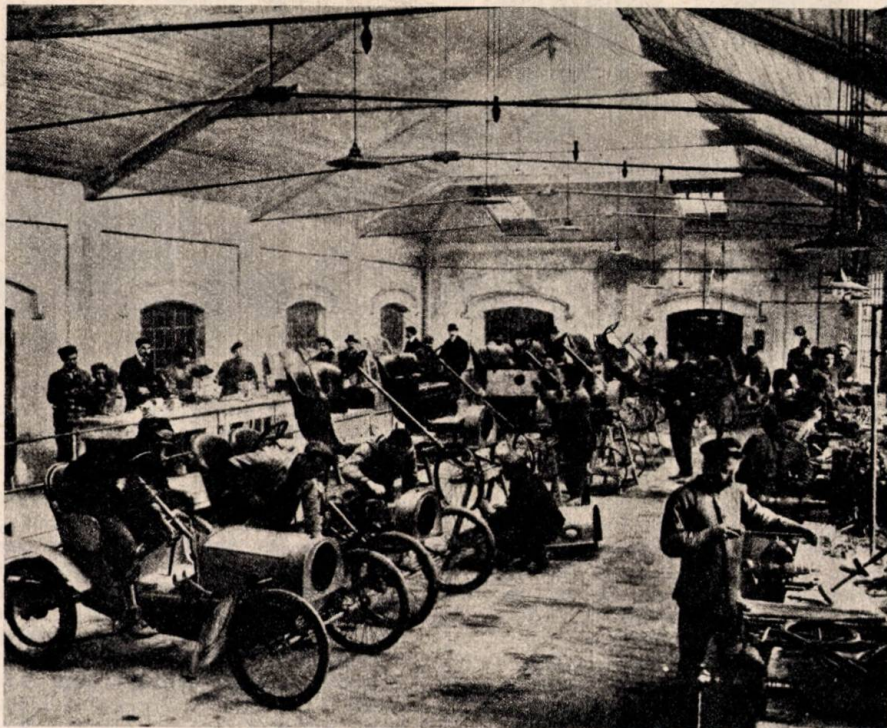
Acționarea «modulară» (curba 2), așa cum am descris-o, este o soluție de compromis: frinarea nu încetează nici o clipă, dar eliberarea intermitentă și parțială a pedalei evită blocajul. Acest sistem «imită» dispozitivele antiblocare, dar, evident, nici un șofer nu poate reproduce variațiile de forță și, deci de aderență, cu repeziciunea dispozitivului. Curba 4 reprezintă procesul de frinare ideală, când forța este astfel

dozată, pe un drum uscat, încît să nu blocheze roțile dar nici să n-o diminueze prea mult (acțiunea dispozitivului «antiblocaj»)

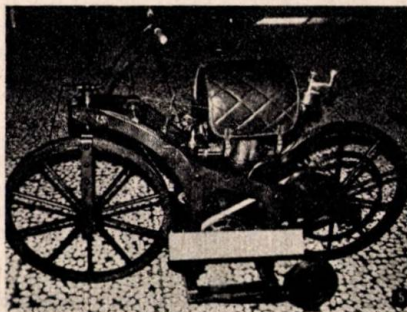
În concluzie, frinarea eficientă și sigură este soluția «modulară». Manevra cere un oarecare exercițiu, dar răsplata efortului este o frinare sigură și eficientă.

Mugurel PÎRLOGEA

● MOZAIC ● MOZAIC ● MOZAIC ●



Așa arăta o linie de montaj de automobile de la începutul secolului. Imaginea datează din 1905. Modelele asamblate sînt OTAV, iar atelierele se aflau la Milano. OTAV (Officine Turkheimer per Automobili e Velocipedi) a fost o marcă de automobile construite de Max Turkheimer, un comerciant de articole de biciclete și motociclete. Vehiculul avea 5 CP, 863 cmc, cu un cilindru vertical și răcire forțată cu aer.

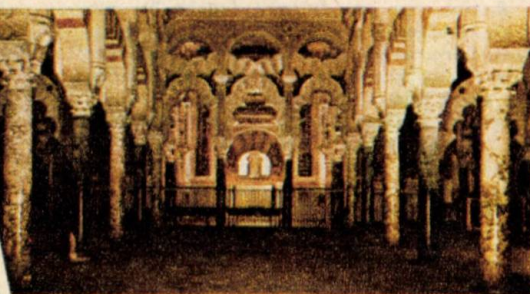


Strămoșul tuturor motocicletelor. Model Daimler. Cadru din lemn, transmisie mixtă curea-pinioane. Monocilindru, avea 260 cmc, 0,1 CP și dezvoltă o viteză de 12 km/h.



UN NONAGENAR TEMERAR Alexander Jordan, în vîrstă de aproape 91 de ani, din localitatea vest-germană Mosbach, care și-a dobîndit permisul de conducere auto în anul 1905, este unicul deținător al premiului «70 de ani de conducere fără accident» decernat de direcția de circulație din R.F.G., După decernarea premiului, fericitul laureat a plecat, la volanul automobilului, să-și petreacă vacanța de vară.





TURIST PRIN SPANIA



11 august. S-a terminat verificarea pașapoartelor și vameșul francez ni le restituie, vizate în regulă, urîndu-ne drum bun.

Vama spaniolă: Irum. Un tânăr și simpatic vameș se îndreaptă către noi, spunîndu-ne în spaniolă: Buenos dias! Răspundem cu accentul limbii noastre: Buenos dias, senior, așa cum ne-a învățat lexiconul scurt al limbii spaniole, adus cu noi din țară. Îi predăm pașapoartele. După puțin timp, vameșul revine și ne restituie documentele de călătorie cu un zîmbet grațios (am putea zice, cu un zîmbet «latin»); Gracias senior, muchos gracias, ne mulțumește tot el și ne face un semn cu mîna, arătînd, de parcă ar deschide o poartă largă prin care să trecem în minunata lui țară.

După hartă, intrăm în provincia Cantabria, de care, după ce străbatem cîteva kilometri și traversăm frumosul oraș balnear San Sebastian, ne despărțim și pătrundem în provincia Navarra. Căutăm drumul spre Sud, către Saragoza și mai departe spre coasta Mediteranei, la Barcelona, drum care traversează Spania, de la Nord la Sud, prin provinciile Navarra, Aragon și Catalonia.

Șoseaua, la început bună, devine din ce în ce mai deteriorată. Urcă mereu și se strîmtează printre stînci și păduri. Nu întîlnim nici un sat. Cînd ne prinde puțin grija, apare de după o cotitură un post de grăniceri din care iese un ofițer. Oprim și încercăm să ne înțelegem mai mult prin semne spre a afla încotro mergem. Cum pe hartă, în sensul în care circulăm, este înscrisă localitatea Pamplona, pronunțăm cuvîntul Pamplona, de altfel singurul cuvînt înțeles, din toată vorbăria noastră. Acesta dă

din cap și arată înainte; dar tot explicînd ceva, deducem că trebuie s-o luăm și înapoi.

Socotim să mergem înainte ca să nu mai facem cale întoarsă pe drumul parcurs și nu prea carosabil. Cu cît înaintăm, șoseaua, sugrumată de stînci, urcă în zig-zag, tot mai sus, către creastă. Ne dăm seama, cu o oarecare panică, că am apucat pe un drum greșit, un drum de munte, poate părăsit, în partea sălbatică a Pirineilor. Țipenie de om, nici urmă de auto-vehicule. Înapoi nu mai putem da și gîndim că dacă este drum, acesta trebuie să ducă undeva.

«Pisicuța»: e ascultătoare și trage cuminte pe rampele abrupte. Parcă ar vrea să ne spună: «stați liniștiți că vă scot eu la liman.» Și chiar că zgomotul regulat al motorului ne dă curaj. Încet, dar precis, kilometrii se adună în ceasul de la bord: 10, 15, 20, prin această pustietate. Cînd, pe neașteptate, drumul cotește brusc la dreapta, în fața noastră se deschide un luminiș din care casele îngrămădite ale unui mic cătun se uită la noi mirate, prin ferestrele lor mici cît un fund de căldare. O fi o zi de sărbătoare aici, căci toată populația autohtonă este ieșită pe ulița din centru, iar femeile și bărbații sînt înveșmîntați în haine negre.

Înaintăm încet prin masa de oameni care umple drumul și nu prea se grăbesc să ne facă loc. Din cînd în cînd sîntem nevoiți să oprim pentru a le da întîietate. Surprindem unele priviri piezișe pe sub bordul băștilor trase pe ochi. Ne aducem aminte că sîntem în țara Bascilor spanioli, oameni tari, luptători neînfrițați pentru libertate. Ce pot gîndi ei despre perechea de oameni dintr-o mașină rătăcită prin aceste meleaguri? Străini? Și noi ne mirăm,

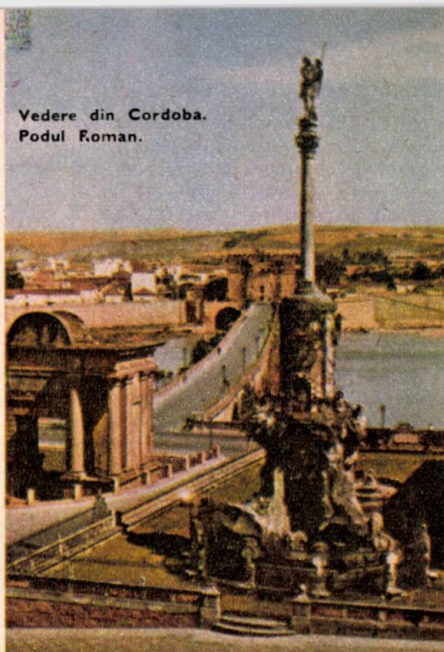
ce căutăm pe aici? Prin locurile acestea uitate de Dumnezeu, din creierul munților Pirinei... Ne gândim și unii și alții în același fel, dar teama este, desigur, numai de partea noastră, a rătăciților.

Continuăm să rulăm pe drumul de munte. Și iarăși ne înconjoară singurătățile și ne îmbrățișează neliniștea: unde sîntem, încotro mergem? Încă 10 kilometri, încă 20. Soarele coboară spre apus și umbrele copacilor se întind tot mai mult. Acum ne gândim cu groază la posibilitatea de a rămîne peste noapte în pustietatea asta.

Drumul mai cotește o dată după o stîncă, de unde țîșnește un izvor cu apă spumegîndă, mai facem un salt și iată-ne deasupra, pe un platou. Stopăm. Oricît sîntem de neliniștiți nu putem să nu ne oprim pentru a admira splendida panoramă care se deschide în fața ochilor noștri. Am ajuns pe creastă. Deasupra a mai rămas doar cerul, un cer albastru curat, în jur stînci golașe și păduri negre care se revarsă spre poale. Cîțiva condori, uriașe păsări, plutesc în văzduh la mari înălțimi, rotindu-se într-o mișcare spre zenit. Și ca imaginea să prindă viață, pe o stîncă aproape, apar cîteva capre în căutarea unei ierbi sărace. Se aude și bătaia unei tălîngi și lângă capre răsare, ca din pămînt, o făptură omenească, în spate cu o sarică și cu o ciră noduroasă în mînă. Caprele sînt aidoma caprelor noastre, iar făptura aidoma fraților ei din Carpații Ardealului, păzitori de capre și oi. Mai admirăm încă o dată priveliștea din jur.

Dacia se avîntă cu curaj pe serpentinele drumului, care acum coboară tot așa de abrupt cum au urcat. Ne grăbim căci soarele începe să-și înece strălucirea, într-un ocean de nori purpurii. Ieșim din cleștele muntelui și cînd ne așteptăm mai puțin, drumul nostru schilod intră perpendicular pe o șosea națională, proaspăt betonată. Iată și primul semn, pus de om

Vedere din Cordoba.
Podul Roman.



pentru liniștea automobiliștilor care umblă anapoda (cum s-ar zice pe la noi, unde și-a întărcat dracu' copiii): Pamplona 24 km.

Oprim pentru o clipă să privim harta. Abia acum înțelegem semnele făcute de ofițerul grănicer: la Pamplona se poate ajunge mergînd înainte dar și întorcîndu-ne, unde am fi găsit drumul cel bun. În sfîrșit, asta a fost. Și dacă am ajuns la liman, nici nu ne pare rău că am încurcat drumurile: va fi în amintire încă o «aventură», iar frumusețea sălbatică a Pirineiilor, dincolo de căile bătute de turiști, rămîne de neuitat.

Șoseaua, puțin circulată, ne permite să mergem cu viteză. Odată cu seara pătrundem în orașul Pamplona. Căutăm un camping. Nu există. Încercăm la un hotel: ocupat. Încercăm

Sevilla: podul peste Guadalquivir



la altul: 750 pesetas pentru o cameră pe o noapte, ceea ce înseamnă 70 de franci. Suma o socotim neacceptabilă și fiindcă nu mai există un alt hotel în oraș, plecăm mai departe, înfruntând noaptea, pe itinerarul hotărât, către Șaragoza, în speranța găsirii unui camping sau a unui sat.

Îleșim din oraș și ne înscriem pe aceeași șosea din beton. S-a întunecat și aprindem farurile. Din ce în ce mai multe autoturisme și camioane ne vin din față. S-ar părea că spaniolii preferă să circule noaptea pe răcoare. Pe dreapta și pe stînga drumului, în față și în spate întineric beznă peste tot întinsul. Nici o lumină care să ne indice o localitate, un sat, un oraș, pentru a putea să rămânem peste noapte. Începe să bată și un vînt din ce în ce mai puternic. Ceasul arată 11 noaptea. Ne aducem aminte că am plecat din Franța dimineața la ora 8 și că mergem de 15 ore, fără să ne odihnim, fără să mîncăm, într-o veșnică tensiune nervoasă. Și dintr-o dată simțim o oboseală care ne cuprinde asemenea unor tentacule de caracatiță. Unde să oprești în locurile acestora neștiute, unde să rămîi peste noapte? În înconjurul Europei, este prima noapte cînd nu găsim un adăpost, cînd extenuați și flămînzi alergăm mereu în întineric, în necunoscut.

Dar iată, în sfîrșit, lumini. Ca într-un basm, se desprinde silueta înaltă a unei clădiri, cu toate ferestrele luminate. Este primul «hostal» pe care-l întîlnim (și pe care îl vom găsi reeditat pe toate șoselele Spaniei). În mijlocul singurătății lor, în bătaia vîntului, o uriașă construcție din piatră sură (hotel + restaurant + bar) pe o platformă de beton, cu respectiva stație de benzină. Pentru turiști o adevărată oază. Pentru noi o oază și o salvare. Tragem și parcăm în fața hotelului, lingă un șir întreg de autoturisme sosite înaintea noastră și așteptăm un timp ca să ne desmetecim. Din cînd în cînd se deschide ușa barului și năvălesc afară, luate de vînt, acorduri de jaz. Nu mai dorim nimic decît să lăsăm capul pe bordul mașinii și să dormim. Încercăm, totuși, să găsim o cameră în hotel. Totul este ocupat. Și fiindcă nu putem rămîne în parcare restaurantului, cu un ultim efort căutăm în spatele hotelului un adăpost de vîntul care acum s-a deslănțuit. Aici dăm peste locul de parcare a autocamioanelor și ne culbărîm între două uriașe autotrenuri, pe lingă care Pisicuța pare că-i un pui de-al lor, nou născut. Încercăm să mîncăm ceva din obligație și respect pentru «ambalajul» sufletelor noastre și adormim în scaune, într-un somn chinuit, fără vise, ascultînd vijelia care s-a pornit «afară».

12 august. Cînd zorile se arată, ceasurile noastre ne indică ora 4. Îleșim din mașină și încercăm, cu mișcări de gimnastică, să ne punem la loc membrele și mușchii dislocați în somnul chinuit. Vîntul continuă să sufle, dar mai domol. Privim în jur la ținutul care se arată pustiu. Pămînturi aride, coline de piatră calcinată, copaci rari, torturați și ei de vînturi. Pe o creastă de deal razele dimineții ne dezvăluie un sâduc cocoțat și adunat ca într-un căuș, cu case din piatră și lut, către care soarele dimineții îndreaptă primele raze aurii.

Ne întremăm cu o cafea tare și încă fierbinte din termos și pornim la drum. De această dată stabilim direcția pe hartă, fără posibilitate de a mai încurca lucrurile. Primul oraș care ne iese în cale este Tudela. Ne ferim de partea nouă a orașului și intrăm în partea veche, unde civilizația cu toate anexele ei nu a fost lăsată să pătrundă. În mijloc o «plaza» unde parcăm. De cum coborîm din mașină privim admirativ ansamblul pieței. De jur împrejur case cu un etaj, într-un șir neîntreșurat, cu balcoane din fier forjat, pe pereții cărora sînt pictate scene de tauromahie în culori palidate de vînturi și ploii, mărturisind vechimea lor. Ni se spune că în aceste balcoane, odinioară, stăteau senore și seniorite care priveau la toredorul din plaza ce înfrunta furia taurului pentru ochii lor frumoși.

Găsim în piață o «taberna» și instalați în două fotolii comode, comandăm ceaieri fierbinți care ne sînt servite în tovărășia unor delicioase cornuri și alte cîteva anexe. Am uitat emoțiile zilei trecute. Apoi pornim prin oraș în căutarea specificului spaniol. Ne învîrtim prin străduțele înguste de lățimea unui bun trotuar. Piețe cu fîntîni arteziene, case-cetate, magazine cu mărfuri și alimente curioase pentru noi. Totul băgat într-un ambalaj pe care scrie «istorie». Localnicii își vîd de treabă și nu dau atenție străinilor. Devin comunicativi numai cînd intri în sanctuarul lor, mici prăvălii încărcate cu cele mai diverse produse.

Ne întorcem în «plaza Grande» și mai privim o dată decorul ca de teatru al întregului ansamblu. Așteptăm ca taurul să intre în arena improvizată, picadorii pe cai să-l împingă cu sulilele, să-l înțepe cu «banderilos» ca să-l aducă în stare de «furioso», iar matadorul, cu capa și sabia, în costumul său strălucitor, să-i dea lovitura de grație — «estocada». Sus, în balcoane, senorele și senioritele îmbătate de lupta din arenă, înamorate de nimbul glorios al matadorului care știe să ucidă taurul cu atîta grație, strigă, aplaudă, aruncă în arenă cu flori, cu mînuși, pălării, batiste, evantale și una, mai înfocată, un pantof. Dar nici o lacrimă nici un fel de compasiune pentru sărmanul taur răpus în nisipul arenei.

În fața noastră plaza Grande rămîne însă goală sub soarele arzător și numai fantezia ne-a jucat festa unei coride imaginare. Realitatea e mai prozaică pentru că pe una dintre arcadele pieței pătrunde acum o căruță autohtonă, trasă de un simpatic și drăgălaș măgăruș, care nu are absolut nimic din înfățișarea taurului închipuit.

De la Tudela, șoseaua se îndreaptă spre Șaragoza, ca o panglică dreaptă, largă, tot de construcție recentă, pe o distanță de 90 km. Circulație săracă.

Termometrul de la bord arată 40°. Din cînd în cînd apare în zare cîte o colină, pe vîrfurile căreia un taur negru de dimensiuni uriașe se profilează pe cerul albastru de o puritate de cristal. Socotim că imaginea ilustrează marea pasiune a ibericilor. Dar taurul este de mucava, și cînd ne apropiem de el, ne invită să consumăm «cea mai delicioasă băutura — Dubonette».

Întîlnim puține turisme, ceea ce ne încredințează că spaniolii preferă să călătorească noaptea pe răcoare.

Saragoza. Un oraș mare unde, ca în toate orașele peninsulei, vechiul se amestecă cu noul. Catedrale, biserici, palate, cetăți din blocuri de piatră în culori variate se îmbină cu arhitectura modernă. O circulație aglomerată, dar bine dirijată de mulți agenți amabili, chipeși, îmbrăcați în uniforme albe cu căști specifice.

Așezat pe apa Ebrului, Zaragoza, capitală a provinciei Aragon, are 439 000 locuitori. Clima-tul nu-l avantajează, vara este ars de soare, iar iarna bătut de vînturi. Se spune că, în anii de secetă, țărani din partea locului ar da bucuroși un litru de vin pentru unul de apă.

Traversăm orașul și ne îndreptăm către un camping, semnalizat prin indicatoare cu semnul internațional prea bine cunoscut de turiști. Ocolim o uriașă piatră, ieșim într-o largă arteră de circulație și, mereu după indicatoare, pătrundem în periferie. Ruine, case cu chip de bordeie. Contrastul este de-a dreptul șocant și dacă în față nu se arăta intrarea în camping, am fi părăsit în grabă locul. Dar se vede că această țară are într-adevăr multe contraste. Găsim aici un camping modern, «Casa Blanca», cu un complex sanitar, cu un restaurant și un bar elegant, bine dotate, totul într-o livadă de măsline.

Parcăm mașina, ridicăm cortul la umbra unui smochin bătrîn, ferindu-ne cît mai mult de soarele care arde fără milă și... drept în piscină. Răcoriți întrucîtva, fiind și ora dejunului, intrăm în restaurant și după o masă îmbelșugată, într-o ambianță plăcută, cu adăpostul peste noapte asigurat, ne declarăm mulțumiți cu soarta.

Ne întoarcem la cortul nostru și aflăm noi veniți: o familie de bulgari cu un «Moskvici» și cu o «Warszawa»; după cum arătau autovehiculele sîntem încredințați că printre ocupanții lor trebuie să fie neapărat și un mecanic auto. Mai sînt și două «Skode» cu o familie de maghiari și una de cehoslovaci.

13 august. Vizităm Zaragoza. Primul popas îl facem la «La Seo», o renumită catedrală în stil gotic, de o amploare remarcabilă, bogat împodobită în interior. Alături se află cea de a doua catedrală a orașului «Nuestra Senora del Pilar», numită astfel pentru că adăpostește stîlpul care arată, chipurile, locul unde și-a făcut apariția miraculoasă sf. Fecioara. În interior găsim a- ceeași decorație fastuoasă, arcade, coloane, statui basoreliefuli etc. Reținem contrastul dintre sobrietatea catedralelor din Germania și Franța, care-ți dau impresia de bloc masiv, puternic, strivitor în măreția și severitatea lor și catedralele din Spania, luminoase, bogate în ornamente.

Încercăm să găsim drumul spre Aljaferia, castelul construit de arabi în sec. al XI-lea, devenit palatul regilor Aragonului și cedat serviciilor Inchiziției. Căutînd castelul cu rezonanțe în istoria Spaniei, ne aducem aminte că aici a locuit Le Cid, fiind invitatul marelui său prieten, regele maur Sarakusta. Și tot aici, în castelul Aljaferia, și-a localizat drama Antonio

Garcia Gutierrez, care l-a inspirat pe Verdi în compunerea operei sale «Trubadurul».

Castelul e situat undeva în afara orașului. Îl căutăm, dar nu reușim să dăm de el, încercîndu-ne în rețeaua de drumuri cu indica-toare lipsite de claritate. Și fiindcă ghidul îl indică cu o singură stea, adică interes mediocru, facem cale întoarsă.

Ne luăm «zborul» pe șoseaua care trebuie să ne ducă pe coasta Mediteranei, la Barcelona. Din nou drumul se derulează, în fața noastră. În dreapta o cîmpie întinsă, arsă de căldura verii. În stînga, dealuri pietroase, cu creste zimțate. Peste tot o vegetație săracă din tufe pipernicite de iarbă prăfuită. În acest peisaj auster, soarele își înfige dinții de foc, lovindu-ne ochii cu o explozie de lumină strălucitoare, ca dintr-un uriaș aparat emițător de raze ultra-violete. Cu cît înaintăm, totul arată ca un decor selenar și ne închipuim a fi doi cosmonauți rătă-ciți prin Lună.

La bord, termometrul arată 55°C. Mergem spre soare răsare, ca în poveștile cu zmei și babe cotoroaște și nici nu observăm cînd peisa-jul a început să prindă viață, cu o vegetație mai verde, mai înaltă, mai deasă. Astfel, că ne mirăm cînd ne trezim între livezi de pomi. Și tot printre livezi ajungem în localitatea Lerida, unde harta turistică ne spune că vom găsi un camping.

Găsim și cel mai mare camping întîlnit pînă acum. Un adevărat «sat de vacanță» cu două restaurante cu grădină, baruri, cofetării, un splendid parc floral, șapte piscine, alei largi, umbrite de palmieri. Luăm dejunul la unul din restaurantele cu un meniu specific spaniol, de la care n-a lipsit și o sticlă de «vino tinto».

După masă, pilotul se retrage în cort pentru o odihnă bine meritată. Dar un tunet prelung, rostogolit din înaltul cerului, ne vestește a-propierea unei furtuni. Norii, involburîndu-se și prăvălindu-se unii peste alții, au ajuns dea-supra noastră. Așteptăm, înfricoșați, să se abată peste aceste locuri mînia cerului iberic. Iată, însă, că de undeva, din spatele livezilor, o baterie de tunuri antiaeriene s-a pornit să bombardeze cerul. Proiectilele explodează, acolo sus, cu o flacără scurtă, iar în locul unde s-a produs explozia, se face o gaură albastră, care se tot lărgește. De jos trag tunuri, de sus trăsnește puterea iadului. E ca o luptă homerică între Om și Natură. Și pînă la urmă, proiectilele încărcate cu iodură de argint, care, prin explozie, degajă o temperatură de multe mii de grade, curăță cerul de dușmanul livezilor. Învinși, norii fug ca o oaste în derută, iar pe cer rămîn pînze de aburi cenușii, din care cade o ploaie bogată, rapidă, binefăcătoare pămîntului însetat.

Cînd ploaia se oprește, scoatem din geantă carnetul în care însemnăm lucruri și întîmplări deosebite, unde menționăm, spre neuitare, și această întîmplare.

Ioan GENOI

Din «Jurnalul de bord» al unui turist.

albumAUTO



LADA 2121 (NIVA). Vehicul tot-teren cu 4 roți motrice. Caroseria de tipul «break», avînd 3 uși și 4—5 locuri. Greutatea: 1150 kg, greutatea admisibilă: 1550 kg. Motorul are 4 cilindri în linie, cursa $\times$ alezajul = 79 $\times$ 80 mm, cilindrul fiind de 1568 cmc. Raportul de compresie este de 8,5 : 1, ceea ce permite utilizarea, la nevoie, a benzinei cu CO 90. Puterea este de 78 CP (DIN) la 5200 rot/min. Puterea specifică: 49,2 CP/l. Cuplul maxim: 12,5 kgfm la 3400 rot/min. Viteza maximă: 132 km/h. Consum mediu: 9,9 l/100 km. De reținut faptul că sistemul de frinare, asistat, are dublu circuit.

CUNOAȘTEȚI ÎMPREJURIMILE BUCUREȘTIULUI?

O idee pentru turismul **AUTOMOBILISTIC**

Pădurile de foioase — rămășițe ale străvechiului Codru al Vlăsiei — râurile, lacurile și bălțile, precum și interesantele obiective cultural-istorice care înconjoară din toate părțile Capitala oferă bucureștenilor numeroase și variate posibilități de recreere. Prezentăm mai jos, în completarea hărții alăturate, câteva obiective și locuri ce pot fi vizitate, îndeosebi de către turiștii automobiliști, pe trasee aflate de-a lungul drumurilor naționale, ce pornesc din București.

— **Autostrada A-1. Ciorogirla:** Mănăstirea Samurcășești, ctitorie a marelui vornic C. Samurcaș (1808), cu picturi de Gh. Tattarescu; Păpul lui Iancu Jianu, monument al naturii (peste 300 ani). **Bolintin-Deal:** Parcul cu arbori seculari (7 ha) și conacul Banului Băleanu, datînd din sec. XVIII. **Bolintin-Vale:** Mormîntul și monumentul lui D. Bolintineanu (sculp-

tor Carol Storck, 1888). **Potlogi:** Curtea brîncovenească (1698) și Monumentul eroilor de la 1877 (sculptor Al. Iliescu).

— **D.N. 7 Pădurea Rîioasa:** Popasul turistic «Vlăsia» cu restaurant, căsuțe și loc de campare. **Ciocănești** (5 km din Tărtășești, drum nemodernizat): Palatul boierilor Crețulești și parcul cu arbori seculari, 18 ha. **Pitaru** (5 km din Lungulețu, drum modernizat): Casa memorială și bustul pictorului N. Grigorescu. **Costeștii din Vale** (1 km din Titu): Expoziția memorială I.C. Visarion. **Mătăsaru:** Pădurea, popasul turistic cu restaurant, căsuțe și loc de campare.

— **D.N. 1-A: Mogoșoaia:** Palatul brîncovenesc (1702); Muzeul de artă feudală; parcul palatului cu cavoul familiei Bibescu și mormintele principilor Mihail și George Basarab Brîncoveanu; lacul și ștrandul; hanul cu prepeleac.



Buftea: Palatul Barbu Știrbei (sec. XIX). **Tirgșoru Vechi** (2 km din Zăhăneasa): Urmele unui castru roman din sec. II, sediul Legiunii a XI-a Claudia; urmele Cetății lui Mircea cel Bătrîn (1400); urmele Cetății domnești a lui Vlad Tepeș (1460); castelul Calimachi; Muzeul sătesc de arheologie, în palatul Moruzi, înființat în 1969.

— **D.N. 1: Băneasa:** Biserica Sf. Nicolae-Băneasa, ctitorie a lui Ștefan, Ecaterina și Enăchiță Văcărescu (1792); Grădina zoologică și Campingul Băneasa (restaurant, căsuțe, loc de campare). **Căldărușani** (19 km din Balotest): Mănăstirea, ctitorie a lui Matei Basarab (1638); muzeul mănăstirii cu picturi de N. Grigorescu în anii 1854—1855. **Snagov:** complexul turistic «Snagov-sat» cu motel-restaurant, căsuțe, loc de campare; cabană A.G.V.P.S.; complexul turistic «Vlăsia» în stațiunea Snagov. Mănăstirea Snagov, ctitorie a lui Neagoe Basarab (1517), cu pictură din vremea lui Petru cel Tânăr (1563) și mormântul postelnicului C. Cantacuzino (1663).

— **D.N. 2: Afumați:** Ruinele Curții domnești a lui Radu de la Afumați, cu biserica veche, re construită în 1696 și transformată de Al. Ipsilanti.

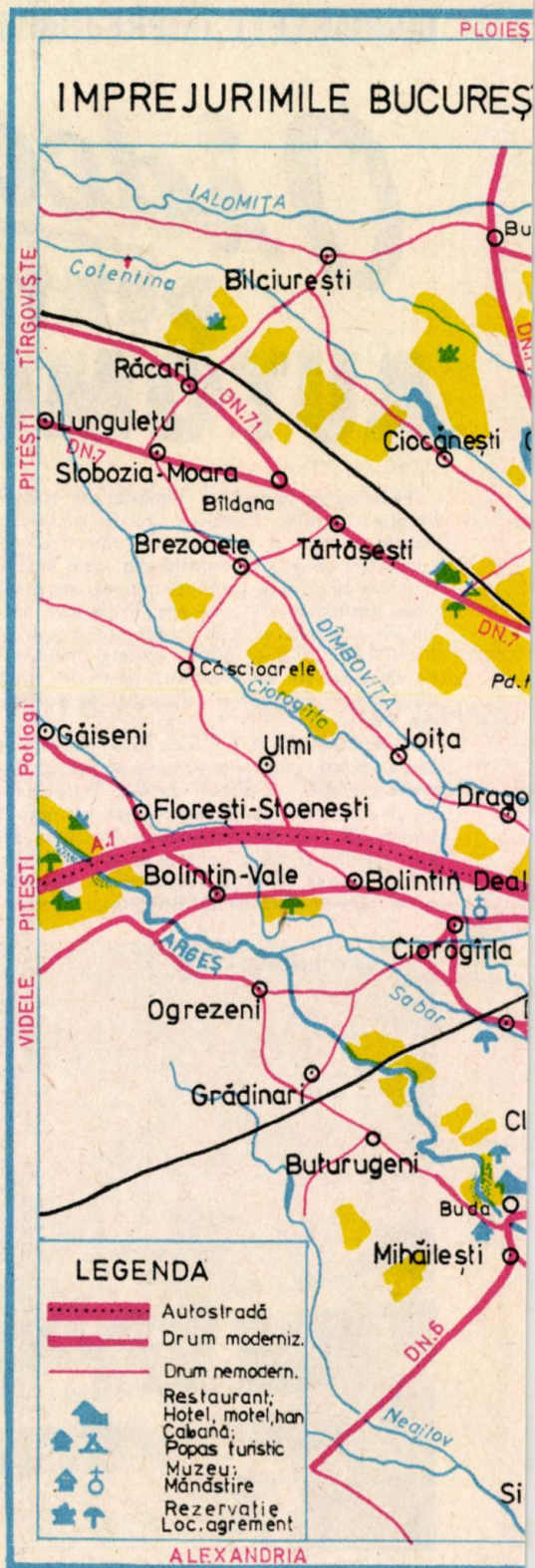
— **D.N. 3: Cernica** (DJ 301 modernizat): Mănăstirea, ctitorie a vornicului Cernica Știrbei (1608); două biserici datînd din sec. XVIII—XIX; cimitirul mănăstirii cu mormintele pictorului Ion Țuculescu și al scriitorului Gala Galaction; Muzeul de artă bisericească veche; lacul cu lungimea de peste 4 km, cu ștrand și ambarcațiuni de agrement; **Brănești:** Pădurea Pustnicu; cabana-restaurant «Pustnicu»; campingul Brănești cu restaurant, căsuțe și loc de campare; Lacul Pasărea și iazul Cozieni (pescuit sportiv). **La km 53:** popasul turistic «Hanul din salcîmi» cu bufet, camere și loc de campare.

— **D.N. 4: Orăști:** Lacu Tătaru (pescuit sportiv); pădurea cu cabanele AGVPS Tătaru și Podu Pitarului. **Frumușani:** Popasul turistic «Terasa Pasărea». **Curcani:** Urmele cetății antice Constantiniana Daphne, din timpul lui Constantin cel Mare (sec. IV); lacul salin cu nămol sapropelic de la Mitreni (5 km).

— **D.N. 5: Adunații-Copăcenii:** Riul Argeș cu ștrand; popasul turistic «Zăvoiu» cu bufet și loc de campare. **Comana** (de la km 35 stînga 12 km pe DJ 603 modernizat): Rezervația arheologică neolitică, aparținînd culturii Gumelnița, din Valea Goii; mănăstirea Comana, ctitorie a lui Radu Serban Basarab (1588), unde se află și mormîntul voievodului. **Stoenești** (8 km dreapta drum modernizat): Muzeul etnografic al Cîmpiei Dunării, înființat în 1971.

— **D.N. 6: Bragadiru:** Urmele unei așezări geto-dacice, peste care s-a suprapus un sat în sec. X. **Buda:** Motel-restaurant «Buda»; zona de agrement Buda-Argeș-Mihăilești, cu ștrand, bufete, terenuri de sport, tabără de pionieri. **Popești** (4 km stînga din Mihăilești): Urmele unei cetăți geto-dacice din vremea lui Burebista.

N. TOMA



mărturisiri

Patrick Depailler

Franța a avut în 1978, în campionatul mondial, nu mai puțin de șapte piloți. Unul dintre aceștia este Patrick Depailler, născut la 4 august 1944, în localitatea Clermont-Ferrand. Susținut de Jean-Pierre Beltoise și de... bunica sa, Patrick s-a dedicat întrecerilor de motociclism. În 1966 s-a înscris la o școală de pilotaj auto, după care a căpătat un angajament de mecanic în echipa Alpine. Depailler a câștigat titlul de campion de formula 3 al Franței, a devenit campion european de formula 2 (în 1974) și, în mai 1978, și-a înscris în palmares prima sa victorie într-un Grand Prix (Monaco).

«Câte întâmplări nenorocite nu-ți aduce, uneori, viața! La începutul lui septembrie 1973, mă distrăm cu o motocicletă de motocross, pe un teren accidentat din apropierea Clermont-Ferrand-ului. Deodată, roata din față a lovit un obstacol, motocicletă a făcut un salt neprevăzut și... clac! Mi-am fracturat un picior. Ceea ce a urmat se poate lesne bănuî: gips, cîrje, imposibilitatea de a mai alerga. Tocmai în acea toamnă, cînd în fața mea se deschidea perspectiva de a intra într-o echipă de formula 1, în echipa lui Ken Tyrrell.

În octombrie, același an, mă aflu pe circuitul Paul Ricard. Stăteam într-un fotoliu pliant, cu cîrjele lîngă mine, și priveam trist în lungul pistei pe care se antrenau echipele McLaren și Tyrrell. La un moment dat, de mine s-a apropiat chiar el, Ken Tyrrell, șeful cunoscutului «team» de Grand Prix. M-a invitat în mașina sa (un Renault 16), m-a ajutat să mă instalez lîngă el și după ce a demarat, mi-a spus:

«Do you want to drive a formula 1 for me?» (Vrei să conduci un automobil de formula 1 pentru mine?)... Auzi întrebare! Am răspuns imediat: «Yes, of course» (da, bineînțeles).

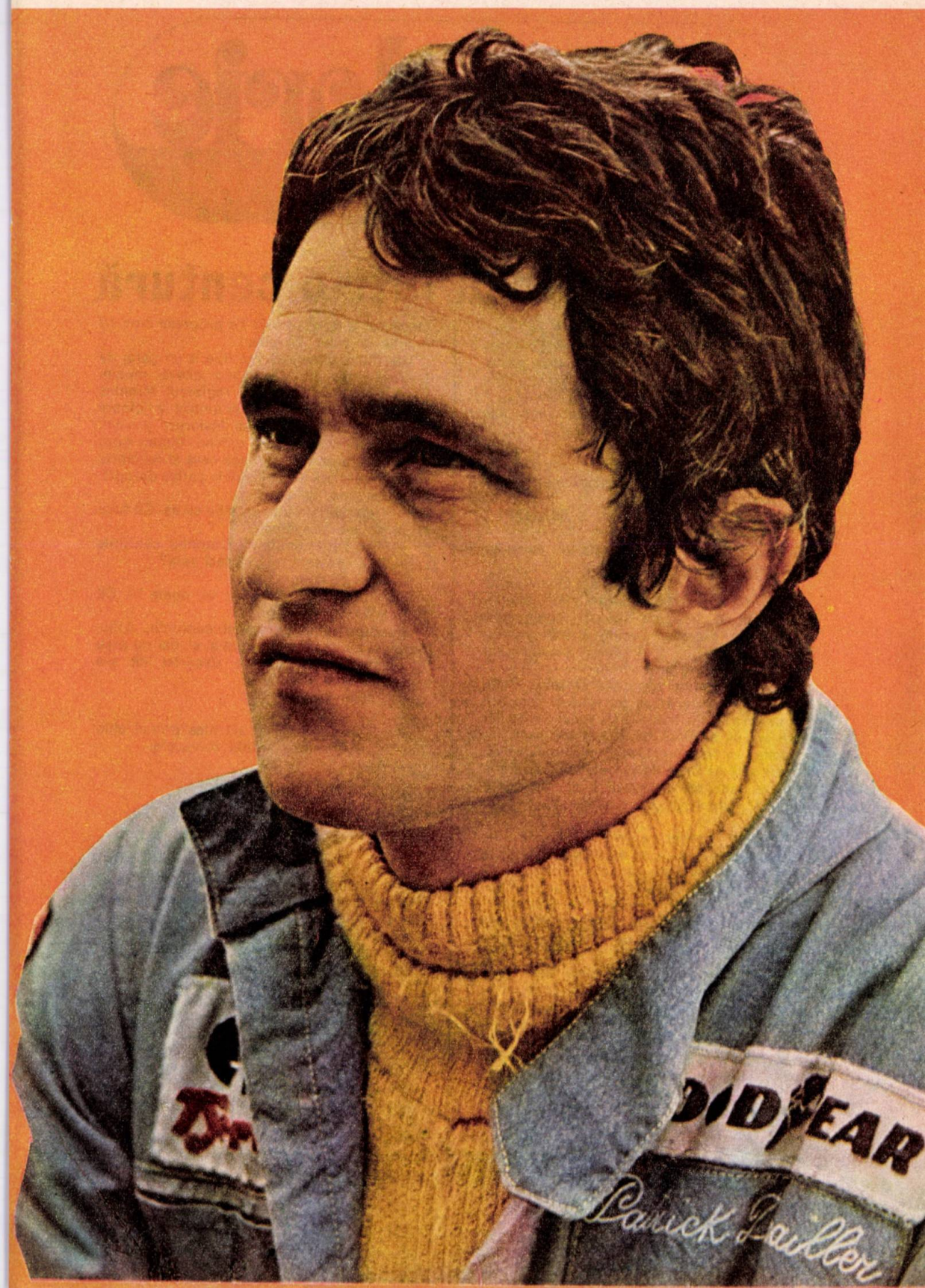
Am ieșit de pe circuit, în timp ce uriașul Ken Tyrrell mi-a fixat o întâlnire pentru luna decembrie, la el acasă, în localitatea West Horsley, din apropierea Londrei, unde-și are atelierul de mașini de curse. M-am dus acolo împreună cu Michele, soția mea, și am semnat contractul. Totodată, mi s-a luat măsură pentru scaunul de pilotaj al mașinii, ce urma s-o conduc în sezonul următor în Marele Premiu al Argentinei. De atunci au trecut cinci ani, cinci sezoane în care am participat la aproape 70 de curse de formula 1.

Mi s-a pus de multe ori întrebarea: ce contează mai mult într-o victorie — calitatea mașinii sau calitatea pilotului? Cred că talentul și experiența pilotului au un rol determinant, însă tot atât de determinantă este și reglarea mașinii pentru cursă. Cu o mașină bine pusă la punct nu este prea greu să faci o cursă bună. Cea mai grea problemă intervine duminică dimineața, în acea jumătate de oră de antrenament dinaintea startului oficial. Atunci, în acele 30 de minute, trebuie să faci uz de întreaga ta pricepere, de toată priceperea echipei de mecanici și tehnicieni, pentru a rezolva neregulile ivite în reglajul mașinii și al motorului.

Ce cred despre mine? În primul rînd că sînt un timid. Dar un timid cu multă voință. Știu că natura nu m-a dotat cu un talent ieșit din comun (așa cum l-a dotat, spre exemplu, pe Jody Scheckter), însă eu suplînesc «scînteia» care-mi lipsește printr-o hotărîre nemaipomenită de a învinge. De asemenea, cred că nu-mi lipsește facultatea de a gîndi o cursă, de a o vedea în perspectivă, de a-mi fixa o tactică și de a o adapta mereu la situația reală de pe pistă. De fiecare dată cînd alerg, îmi studiez atent adversarii, mă gîndesc la mașinile lor, la anvelopele pe care le utilizează, la stilul de pilotaj.

Nu sînt un tip spectaculos și nu-mi place agitația ce se face uneori în jurul meu. Ca orice sportiv, mă bucură succesele, dar îmi repugnă publicitatea. După ce alerg într-o cursă în care m-am comportat bine, cea mai aprigă dorință ce mă stăpînește este aceea de a fi lăsat în liniște, cu gîndurile și cu visele mele...





cascadorie AUTO

Cu viața prinsă într-o centură

Era un început de toamnă caldă și ne întorceam de la Buftea cu un «Ford Cortina» cam vechi, cu tabla ruginită și pneurile uzate. La volan se afla Lucian, un prieten din copilărie pe care îl țineam în brațe când era mic, îi făcusem zmee și crescuse pe lângă noi. Acum avea douăzeci și doi de ani.

Doru Dumitrescu, un alt coleg de-al nostru, instalat pe bancheta din spate, ridică de pe podea o centură de siguranță murdară și călcată în picioare.

— Dacă tot te ai, de ce nu le folosești?

Lucian a dat din umeri.

— Nu le-am folosit niciodată. Nu eu le-am pus, fostul proprietar.

Pe la «Doi cocoși» a început o ploaie puternică și după nici cinci sute de metri, mașina a început să derapeze așa, din senin, spre șanțul din dreapta. Lucian a tras volanul brusc spre stînga și derapajul s-a inversat, iar din față venea un camion.

Îmi aduc aminte zgomotul de tablă izbită, fiare răsucite, parbrizul pocnind și cam atît.

Lucian a murit, inginerul de sunet Borcoman care era pe scaunul din față, a stat șase luni în spital, iar regizorul Oscar, cu care am făcut o grămadă de filme de protecția muncii, aflat și el pe bancheta din spate, a stat trei săptămîni la «Urgență». Eu mi-am revenit după aproape o oră.

Am fost întrebat cu ce viteză la oră mergeam în momentul cînd mașina a început să derapeze și am spus că aproape 70, dar eu credeam că 90. Asta pentru că nu-mi imaginam cum ar fi putut la 70 să se distrugă în halul ăla o mașină. Arăta îngrozitor. Văzînd-o, nu-ți puteai imagina că a scăpat cineva dinăuntru.

Mai tîrziu am citit rezultatele unor teste făcute de «Volvo» în această direcție, și nu le-am crezut. Se arăta, de exemplu, că o coliziune frontală, la 60 km pe oră, este în proporție de 98% fatală pentru pasagerii din față. Nu poate să fie adevărat, mi-am spus: am căzut de cîteva ori cu motocicletă la peste 70 km pe oră și odată la peste 100. Eram cu Teavă și mergeam la o filmare, ploua, băgasem benzină de avion și mi-a calat motorul și n-am pățit nimic, dar absolut nimic. E adevărat, mă gîndeam eu, că la o coliziune frontală decelerația este extraordinar de mare, dar

ce naiba, la 60 să mori?! Te proptești bine cu miinile în volan și gata.

Dar într-o dimineață mă duc la un garaj de taxiuri, unde se pregăteau cîteva mașini pentru un film făcut de regizorul Miheles Aurel. Trebuia ranforsate și umblat la jicloare și la aprindere, să le mai învieze un pic.

Acolo întîlnesc toată echipa: filmau ceva cu un dispecer sau cam așa ceva și regizorul mă ia și-mi arată un taxi izbit în partea dreaptă. Nu prea tare, de altfel.

— Vreau să intri într-un stilp cu ea. Cît timp îți ia ca s-o pregătești?

— Păi... zece minute cît îi montez centurile

— Și la ce viteză poți să faci asta?

— Cred că la patruzeci.

Dar în minte mi-am spus 60, poate 70. Cît m-o lăsa atunci inima.

Mi-am pregătit bureții și centurile. Albu, care era cu mine, m-a ajutat și el, dar nu prea dădeam importanță. Am depărtat cît s-a putut scaunul și gata.

— Putem să filmăm!

— Hai!

Am ieșit din garaj și am ales primul stilp metalic care n-avea felinar deasupra.

— Aici.

— Perfect.

— Cu ce parte vîi?

— Pe mijloc.

— Gata! Dă-i drumul!

— 40!

— 40!

Dar știam că are nevoie de mai mult. Era un film utilitar, în care trebuia să arate ce se întîmplă cu o mașină izbită frontal, deci trebuia stricată cît mai tare. La 40 nu se strică, mă gîndeam. Ba îmi era frică să nu rămînă cam întregă și la 60.

— Motor!

Calc accelerația pînă în fund, schimb repede a doua, stomacul începe să se strîngă, stilpul se apropie ca o explozie, apuc să schimb a treia, motorul uruie, apoi șocul. A fost cumplit. Am doisprezece ani de cascadorie și deja simt cînd moartea e aproape. M-a salvat centura și bafta. Acum știu că la 60 km pe oră, fără centură, într-un accident frontal, nu există absolut nici o șansă reală de a supraviețui. Poate că există excepții, dar n-aș vrea să fiu în pielea lor. Cutia de viteze

a ajuns la jumătatea mașinii, motorul era praf, volanul a ajuns cu partea de sus în tavan și partea de jos în maxilarul meu. (Secvențe din acest «impact» în imaginile 1, 2 și 3) Nu mi-am pierdut cunoștința, dar Albu zice că primele două minute nu reușeam să mă mișc normal. De altfel, am plecat imediat la spital, unde m-a cusut, în gură, aproape o oră și jumătate.

Acum știu că Lucian ar fi trăit dacă avea centură și mai știu că atunci nu era nevoie să avem mai mult de 70.

Cînd m-am întors de la spital, regizorul era ca Gioconda: cu o jumătate de față rîdea, cu cealaltă plîngea. Îi pare bine că am scăpat și-i părea rău că arătam cum arătam.

— Am tras o spaimă, Grușa... Tot așteptam să frînezi și tu...

— Adevărul e că se poate și mai tare.

Chiar cred că se poate, dar mașina să fie pregătită special pentru șocuri frontale și nu eu să fiu la volan, ori chiar eu, dar să treacă cel puțin cîteva luni de la povestea cu stîlpul pentru că, deocamdată, am prins frică de șocurile frontale.

La cîteva zile de la accident, am continuat filmul, făcînd cîteva coliziuni pe o șosea. Giusepe era într-o mașină, mă depășea, intra în derapaj, iar eu îl izbeam în lateral spate.

Nu vă puteți imagina cum mi se strîngea inima cînd îl vedeam în fața mea și trebuia să apăs pe accelerație ca să-l lovesc în forță. Prima «dublă» nici n-a mers. Noroc că regizorul, după povestea cu stîlpul, s-a speriat și la chemat pe Soby la filmare. Zic «noroc» pentru că atunci cînd lucrezi singur, fără supravegherea unui consilier, ori consilierul este și executant, e foarte greu să-ți dai seama cu exactitate de gradul de pericolitate al scenei. Cel puțin, eu, cînd am momente de dubiu, mă suspectez de frică, așa că atunci cînd îl am pe Soby lîngă mine, lucrez aproape ca un automat; el comandă, eu execut. E drept că pentru asta trebuie să ai o mare încredere în cel care comandă.

— Grușa! Ții foarte aproape de el, nu te interesează ce se întîmplă în stînga ori în dreapta și, cînd începe derapajul, îi «vinezi» roata din spate. Trebuie să-ți faci plăcere, Grușa. Șocul e foarte mic și trebuie să ai «satisfacție» că-l lovești.

— Bine!

— Mergi într-a doua; nu schimbi decît dacă e nevoie; cînd începe derapajul turezi la maxim și-i «vinezi» roata.

Întotdeauna mi se întîmplă așa cînd lucrez cu Soby. Mi se fixează pe creier, ca pe o bandă de magnetofon, indicațiile lui și execut automat aproape peste posibilitatea mea de a reacționa în alt fel.

— Motor!

Mașina lui Giusepe în față, s-a depărtat un pic, turez, sînt în spatele lui, aproape, parcă prea aproape, derapează, accelerez și stomacul îl simt de piatră, roata lui din spate e în dreptul farului meu, mîinile mi se blochează pe volan, ca două pîrghii, să primesc șocul, îl ating, aud tabla pocnită chiar peste zgomotul motorului, dar șoc n-a fost deloc. Ne-am izbit, apoi portieră în portieră și o fracțiune de

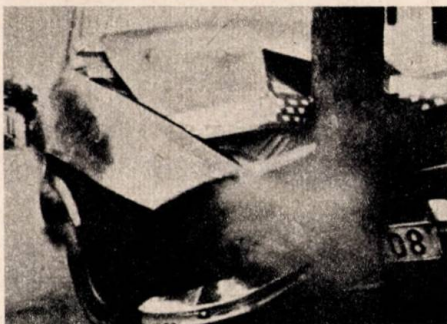
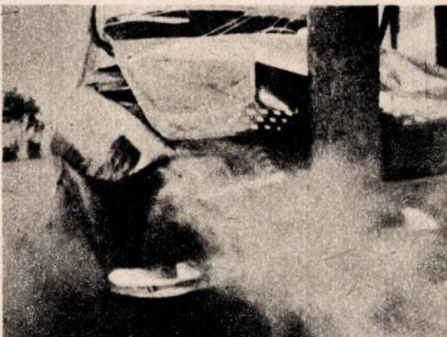
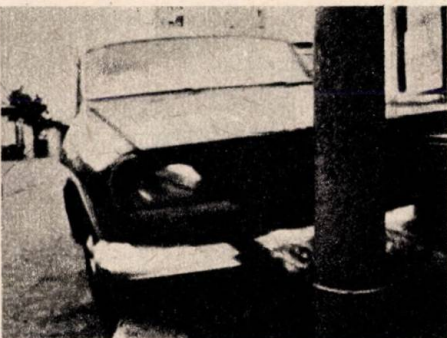
secundă l-am văzut pe Giusepe în dreptul meu, apoi ne-am despărțit. Cam atît.

A fost un «accident» la aproape șazece de km pe oră și n-am simțit nimic. Masca mea puțin îndoită și radiatorul spart, tabla lui puțin îndoită și roata strîmbată.

Concluzia e evidentă: nu vă bazați pe faptul că 60 km pe oră par puțini, cîteodată pot fi catastrofici, iar centura, deși este destul de incomodă, în caz de accident e salvatoare. De fapt, necesitatea centurii o știu demult, de cînd am început să fac cascadorie cu mașini și o spun la toată lumea care are chef să mă asculte, iar unii îmi răspund că nu folosește la nimic (și mă gîndesc cît orgoliu au ca să nu recunoască, că n-au de unde să se priceapă la accidente, pe cînd la mine, o meserie), iar alții obiectează că în caz de accident se poate declanșa un incendiu și n-or să poată ieși din mașină.

Vreau să vă spun că mașinile nu iau foc

Continuare în pag. 113





O SĂRBĂTOARE A SPORTULUI ROMÂNESC



În 1978, sportul românesc a cunoscut o toamnă de aur. A fost toamna încheierii primei ediții a marii competiții naționale DACIADA, la care au participat milioane de iubitori ai sportului — de la atleți și canotori pînă la tenismeni și voleibaliști, de la schiori și înotători pînă la fotbaliști și cuceritori ai înălțimilor montane.

Etapele acestei vaste întreceri — fără precedent în istoria sportului nostru — a adunat la starturi purtători ai cravatelor roșii, tineri muncitori și elevi, lucrători ai ogoarelor, studenți, în-suflețiți cu toții de ideea de a face din exercițiul fizic o componentă majoră a vieții lor, de a-și demonstra talentul și măiestria, de a primi și îmbogăți zestrea de campioni și de performeri ai arenei.

Practicanții automobilismului sportiv și ai kartingului au fost prezenți și ei — în număr mare — la această sărbătoare sportivă de proporții naționale. Mii de copii au lucrat cu avînt în ateliere, sub îndrumarea instructorilor și antrenorilor, pentru pregătirea micilor lor mașini de concurs. Apoi, ei s-au prezentat pe grilele de start pentru a-și măsura curajul, iscusința, tenacitatea, într-un sport pe care îl iubesc cu toată candoarea și entuziasmul vîrstei lor și care poate avea — fără îndoială — o contribuție de preț la formarea lor ca buni și calificați constructori ai viitorului patriei.

În concursurile de karting din cadrul Daciadei au fost prezenți nu numai debutanții, ci și o serie de campioni, un buchet de tineri care s-au urcat la volan pe cînd erau pionieri și care, acum, au înscris în palmaresul lor cel puțin două sau trei titluri

republicane. Debutanții i-au urmărit cu atenție pe acești campioni, au învățat de la ei câte ceva din arta pilotajului sportiv, iar câteodată au încercat să-i depășească.

Ne amintim, spre exemplu, finala de karting, din luna septembrie, de pe pista din Cluj-Napoca. I-am văzut atunci, în concurs, atât pe cunoscuții campioni Emilian Petrescu sau Udo Sverak, cit și o serie de noi aspiranți la gloria volanului de curse. Iar la sfârșit, pe podium, au urcat Marian Rusu (Pegas-Roșiori), Daniel Radu (Unirea Tricolor-București) și Olivia Șandru (I.T.A.-Cluj), toți trei începători într-ale kartingului, dar răsplătiți — pe merit — cu frumosul titlu de campioni ai Daciei.

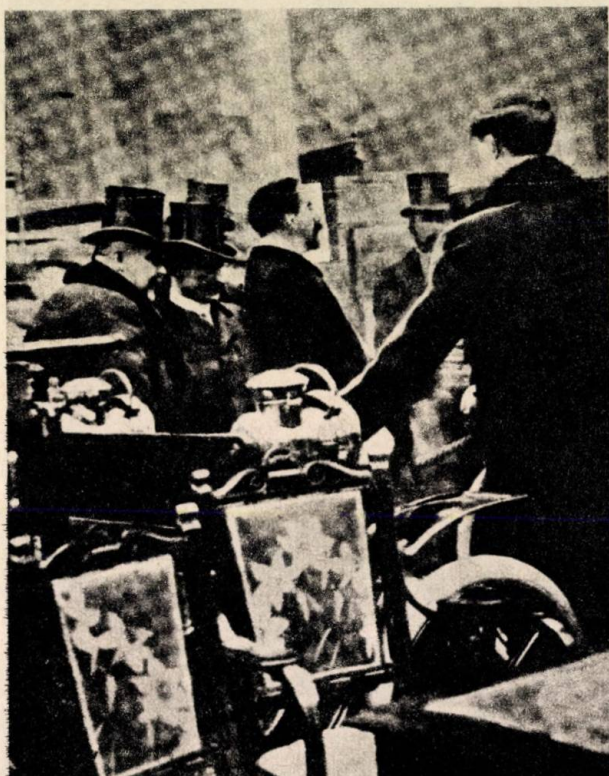
A fost apoi, tot în septembrie, finala de la Pitești, organizată tot în cadrul Daciadei și rezervată automobilistilor. Acolo, în capitala județului Argeș, în orașul constructorilor de autoturisme românești, s-au întrecut minuiți ai volanului din București, din Harghita, din Buzău, din alte județe și localități ale țării. Titlurile de campion au revenit lui Ion Cotenescu, din Capitală, și Mariei Ciochia, din Sibiu.

Lucrînd ca șoferiță, Maria Ciochia dorea de mult — după cum a declarat — să participe și la un concurs. Daciada i-a oferit acest prilej și iată că ea a învins, înscriindu-și numele pe lista câștigătorilor primei ediții a marii competiții naționale.

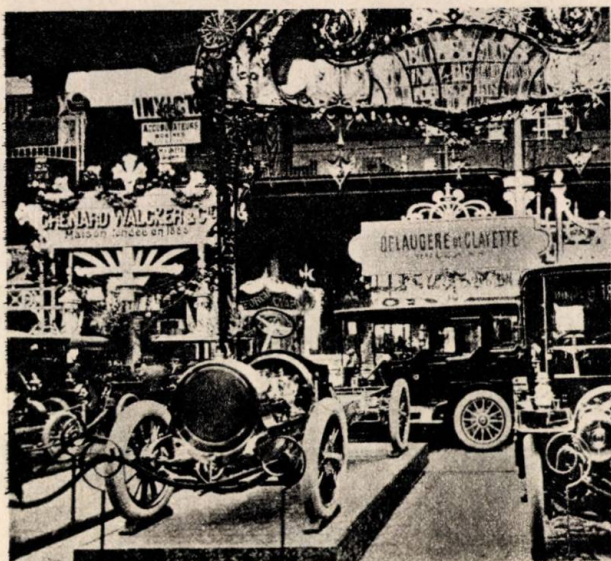
În fotografii: imagini de la cele două finale din cadrul Daciadei, desfășurate la Pitești și Cluj-Napoca. Jos: Marele Premiu al Bucureștiului 1978 a purtat și el, pe frontispiciu, emblema Daciadei.



PARISUL ȘI SALOAN



1901 — Primul salon organizat de Grand Palais



1905 — Standul Delaunay-Belleville

În jurul anului 1894, în întreaga Franță circulau douăzeci de automobile. Curiozitatea iscase dorința de a le reuni pentru a fi expuse publicului. La tradiționalul «Salon du Cycle» care se ținea anual, în luna ianuarie, în sala «Wagram» a fost rezervată automobilului o modestă anexă. Experiența a fost un eșec, întrucât respectivul «salon» a beneficiat doar de două participări.

Pentru prima dată, în 1896, la galeria «Rapp» este prezentată o expoziție consacrată automobilului. Aici au fost expuse automobilele participante la cursa Paris-Bordeaux, desfășurată în iunie 1895.

În 1898, Automobil Clubul Francez înființează «Le Salon de l'automobile, du cycle et des sports».

Expoziția internațională de automobile, deschisă la 13 iunie 1898 pe terasa grădinilor Tuilleries, s-a desfășurat în aer liber, adăpostită doar de acoperișuri improvizate. Înainte de a fi admiși, cei 77 de expozanți — Panhard, Peugeot, Delahaye, Benz, Daimler etc. — au trebuit, mai întâi, «să dovedească seriozitatea realizărilor lor tehnice, parcurgând cu «invenția» traseul Versailles — Paris». Președintele de atunci al Franței, care a inaugurat Salonul din 1898, nu și-a ascuns scepticismul în legătură cu viitorul automobilului și a părăsit grădinile Tuilleries, folosind serviciile unei trăsură cu cai... Dar automobilul își croise drumul spre inimile oamenilor. Vizita celor 140 000 de persoane a dovedit însă interesul mare pentru «trăsura fără cai».

Cîteva luni mai târziu, Camera sindicală franceză a constructorilor de

ELE DE ODINIOARĂ

automobile organizează propriul salon la Galeriile de mașini de pe «Cîmpul lui Marte».

În 1889, Salonul automobilului este recunoscut ca singur și unic. El are ca loc de desfășurare tot grădina Tuilleries. Automobilul își caută, încă, drumul. Se confruntă diverse tehnici. N-a cîștigat sufragii totale nici motorul cu abur, nici cel cu explozie, nici cel electric.

Expoziția universală din 1900 suprimă temporar Salonul pentru a-l înlocui cu o prezentare exhaustivă a tot ceea ce are legătură cu transporturile: caroserii, harnașamente, biciclete etc. Dar tot în 1900, automobilul este repus în drepturi. În anul următor au fost organizate două saloane ale acestuia: unul în ianuarie, altul în decembrie. Acest început de secol marchează nașterea unei industrii dintre cele mai întreprinzătoare. Fiecare an aduce ceva nou în tehnica auto: în 1902 — aprinderea prin rezistență electrică (bruleur) «se stinge» în fața aprinderii prin scînteie; în 1905 volanul trece pe stînga; în 1906 transmisia cu cardan înlocuiește pe cea cu lanț...

Industria franceză de automobile trăiește o epocă frumoasă: în 1903, în Franța se produceau 30 000 de automobile, iar în S.U.A. 11 000... Competițiile sportive stimulează vânzările, confirmînd renumele firmelor.

1907 a însemnat escalada luxului automobilului. Salonul devine o lume mondenă, fiecare stand urmărind o identitate aparte, atrăgătoare. Firmele nu crută nimic pentru a polariza atenția publicului vizitator. Așa, de exemplu, pentru a celebra marele raid automo-



1910



1912

bilistic Pekin — Paris, firma De Dion-Bouton reproduce la standul ei una din porțile orașului Pekin.

În 1908 Ford lansează modelul «Lizzie», (cel cu «mustăți») care a fost punctul de plecare al unei prodigioase ascensiuni a producției de automobile din S.U.A. Americanii vin cu soluții tehnice noi și îndrăznețe: torpedoul în

1911, roata detașabilă — 1912, farurile electrice — 1913 etc.

Începe primul mare război mondial. Automobilul nu mai poate fi obiect expozabil. El pleacă pe front. Taxiurile Renault sînt «înrolate» contribuind decisiv la victoria de pe Marna. Istoric, automobilul devine utilitar.

Continuare în pag. 100



mărturisiri

Niki Lauda

Dublul campion mondial Niki Lauda s-a născut la 22 februarie 1949 în Viena. El a debutat în competițiile automobilistice imediat după terminarea liceului, la volanul unei mașini Volkswagen, cumpărată «de ocazie». A alergat mai întâi în cursele de viteză în coastă, pentru a se lansa, în 1971, în întrecerile de formulă. Înainte de a concura pentru echipa Brabham, el a pilotat automobile B.R.M. și Ferrari. În rândurile care urmează, Lauda vorbește despre cea cursă de neuitat, de pe circuitul Fuji (Japonia), din toamna anului 1976, în care a pierdut titlul mondial.

«...Ploaia cădea mereu, inverșunată și rea. Am efectuat câteva ture de încălzire și apoi am revenit la stand, în timp ce în minte îmi stăruia ideea: este o adevărată nebunie să concurezi pe o astfel de vreme. În afară de trei excepții, toți ceilalți piloți refuzară să ia startul. Discuții, tratative, dispute. Se pune la cale începerea unei noi serii de antrenamente. Cțiva concurenți se lansează în lungul pistei. Eu nu.

Iarăși discuții aprinse, propuneri și contrapropuneri. Se discută de cinci ore în șir. Cineva vine și spune: să nu uităm televiziunea, milioanele de telespectatori. Cursa trebuie să aibă loc. În cinci minute se va da startul. E tirziu, ne prinde noaptea...

Ploaia își reduce intensitatea. Pe pistă intră niște mașini speciale, cu scopul de a evacua apa. Măsura este derizorie.

Se pleacă în turul de încălzire. Fiecare conduce încet, cu precauție. Totuși, văd că Watson, care rulează alături de mine,

iese «în decor». Aquaplaning. Adevărate piriișe brăzdează pista. Ele dispar curind, înghițite de ploaia masivă, care prinde să cadă din nou.

Mașina începe să nu mai asculte. De aceea merg în afara plutonului pentru a evita o coliziune. Îmi dau seama perfect de absurditatea acestei curse. După primul tur, intru la stand. Inginerul Forghieri mă întreabă ce s-a întâmplat. Îi spun că abandonez, că ar fi o nechibzuință să mai continui pe o astfel de vreme. El îmi propune să declar că m-am retras din cauza unor defecțiuni la motor. Refuz să accept o asemenea propunere. De ce să mint?

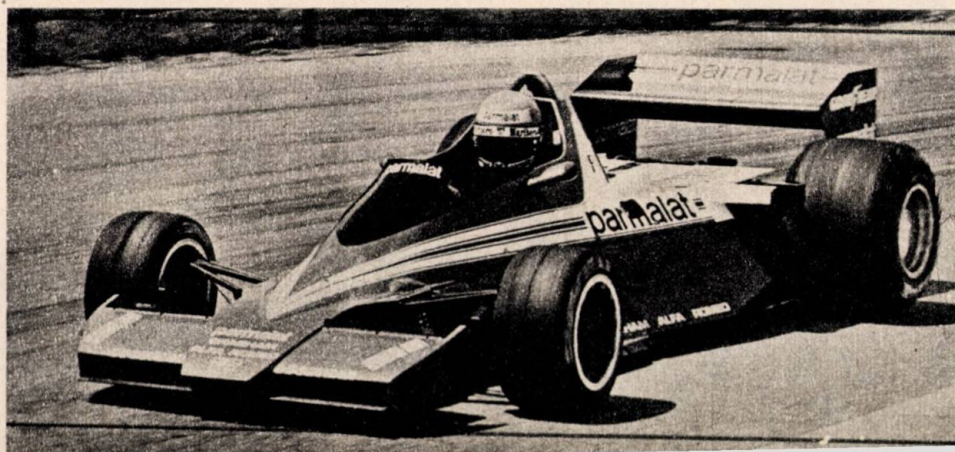
Așezat în fața standului, privesc pista. După un timp, ploaia încetează. Nu regret decizia pe care am luat-o. Un accident era posibil în orice moment, cu morți, cu răniți. Totul se putea transforma în catastrofă. Desigur, mă gîndesc la situația mea din campionat, la faptul că n-am avut noroc. Totuși, nu-mi fac reproșuri: am procedat bine, am procedat așa cum este normal.

Nu mai așteptăm sfîrșitul cursei. Plecăm repede spre Tokyo, pentru a nu pierde avionul. Rulez către aeroport, în aceeași mașină în care se află soția mea, Marlene, și inginerul Forghieri. Mă gîndesc: dacă Hunt încheie întrecerea aceasta (ultima etapă a C.M.) pe locul al cincilea sau chiar mai prost, devin eu campion mondial. Dacă nu...

La plecarea noastră de pe autodrom, Hunt era în frunte, dar faptul că va trebui să se oprească la stand pentru a-și schimba roțile, ar putea modifica lucrurile. O surpriză este încă posibilă.

Cu ajutorul radioului de la bordul mașinii, aflăm că Hunt nu se mai află în frunte, că el a retrogradat. Apoi nu mai putem ști nimic. Intrăm în zona de interferență a aeroportului din Tokyo și chiar în momentul cînd comentatorul postului de radio se pregătea să anunțe rezultatul final al Marei Premii al Japoniei, aparatul nostru nu mai emite decît un țuit continuu...

Pătrundem în sălile aeroportului Haneda și atunci aflăm noutatea, din gura reprezentantului lui Ferrari pentru Japonia: Hunt a devenit campion mondial. Înregistrez știrea cu calm. Îmi pare rău? Mi-e indiferent? Nu spun nimic. Ce rost ar avea să mă lamentez?...»



Uneori și în acest fel se «merge» în raliuri.
Automobilul este un Opel Kadett GT/E, iar
la volan se află suedezul T. Hansen.





Un instantaneu din Raliul Monte-Carlo 1978:
mașina Renault 5 Alpine, condusă de echipa-
jul Ragnotti-Andrié, care a ocupat locul sec-
cund în clasamentul general.

mărturisiri

Carlos Reutemann

Argentinianul Carlos Reutemann este, alături de Fittipaldi, unul din cei mai străluciți alergători de curse sud-americani ai epocii actuale. Născut la Santa Fe cu 36 de ani în urmă, dintr-un tată de origine elvețiană și o mamă italiană, «El Lole» (cum îl numesc cei apropiați) a debutat în sportul automobilistic în vara anului 1965, cu o mașină Fiat. În palmaresul lui Reutemann sînt înscrise patru titluri de campion de automobilism al Argentinei. Aceste titluri l-au ajutat să fie selecționat în echipa țării sale, care a venit în 1968 să alege în Europa. În rîndurile care urmează Carlos vorbește despre debutul său pe bătrînul continent, cît și despre «scuderie» și mașinile Ferrari.

* * *

«Drumul spre Europa l-am făcut împreună cu compatriotul și adversarul meu din curse, Alfonso Caldarella, un fost campion de motociclism. Automobil Clubul Argentinian ne puse la dispoziție spezele de deplasare, precum și materialul de concurs: două mașini Brabham BT 30, opt motoare Cosworth FVA și altele.

Începutul a fost greu: nu aveam experiență, nu cunoșteam nici una din limbile care se vorbesc în lumea curselor europene (în special engleza), ne rătăceam aproape de fiecare dată cînd voiam să ajungem la un circuit.

Îmi amintesc de prima mea cursă, desfășurată la Hockenheim, în aprilie 1970. Autodromul încă nu fusese suficient pus la punct, iar pista era udă. Am intrat cam prea repede în primul viraj, am alunecat spre exterior și... m-am pomenit direct în mașina lui Jochen Rindt. Am abandonat amîndoi, iar Rindt a povestit totul ziariști-

lor, făcînd ca numele meu să apară în ziare în mod neașteptat.

Ulterior, situația s-a ameliorat. În 1971 m-am lansat cu tot elanul în cursele de formula 2, alături de Ronnie Peterson (campionul european al acelui an), alături de Cevert și Fittipaldi. Am cîștigat o oarecare notorietate și, cu un an mai tîrziu, Jack Brabham m-a angajat în echipa sa, condusă pe atunci de abilul manager Bernie Ecclestone. Primul meu Grand Prix a avut loc la Buenos Aires, unde am cîștigat cel mai bun loc pe grila de start. În cinstea acestei performanțe, admiratorii și compatrioții mi-au compus un cîntec pe care îl intonează mereu, de cîte ori concurez pe pămîntul natal.

Am alergat cinci ani în echipa Brabham și am fost încîntat de mașinile BT 44. Dar, din motive financiare, această echipă a fost nevoită să încheie un contract nereușit cu Alfa-Romeo. Treburile au început să meargă rău și eu am acceptat în 1976 să intru la Ferrari, alături de Lauda, pentru a-l înlocui pe Regazzoni.

Mi-am pus mari speranțe în noua echipă, în mașinile ei și în sezonul 1977. Încă de la început m-am clasat al treilea în Argentina și imediat după aceea am cîștigat Marele Premiu al Braziliei. Iuind conducerea în clasamentul general provizoriu al campionatului mondial. Călcasem cu dreptul, deci, și priveam viitorul cu încredere. Din păcate, în sînul echipei nu eram considerat eu primul pilot, ci Lauda, pe care îl lega o strînsă prietenie cu Luca Montezemolo, directorul formației noastre. Această prietenie mi-a jucat cîteva feste, cum a fost aceea de la Kyalami, unde lui Lauda i s-a permis să facă o săptămînă de antrenamente suplimentare, cu scopul de a cîștiga el acolo și nu eu.

În 1978 Lauda a plecat la Brabham. Montezemolo a plecat și el, mai înainte, de la conducerea formației noastre și astfel lucrurile au luat o altă întorsătură.

Sînt sigur că echipa din Maranello este una din cele mai bune din campionatul mondial, mai bună decît oricare din «team»-urile engleze. La Maranello există toate condițiile pentru a te pregăti bine și pentru a cîștiga. Mașinile italiene sînt excelent puse la punct, piloții și tehnicienii dispunînd, printre altele, de o pistă de încercări aflată la Fiorano, în vecinătatea uzinei. Cred că echipele engleze nu fac nici o zecime din antrenamentele și încercările pe care le facem noi, cei de la Ferrari.

Îmi plac întrecerile de formula 1, dar păstrez amintiri de neuitat și din cele cîteva curse de rezistență la care am participat. În 1973 m-am aventurat pe circuitul de la Le Mans, în cursa de 24 de ore, la volanul unei mașini Ferrari 312 P. Lunga linie dreaptă de la Hunaudieres, virajele, zgomotul motoarelor în noapte îmi vor stărui mereu în minte, ca unele din cele mai frumoase amintiri ale vieții mele de pilot de curse...